

Smart Cities 00-13

Magazín o chytrých technologiích pro efektivnější správu měst a obcí

Hlavní téma: chytré parkování

Důsledná regulace parkování v centrech měst je klíčem k řešení většiny problémů našich měst. Bez chytrých technologií to nepůjde. Seznámíme vás se základním systémem chytrých měst.



CITY PARK

Auta, nebo lidi?

Technologie chytrého parkování je startovacím systémem konceptu chytrých měst.



CITY ARCH

Magistrála = Nová pražská třída

Transformace dopravní komunikace v plnohodnotný veřejný prostor.



CITY PUNK

Ekonomika sdílení

Jedná se o proces kultivace – aktivizaci občana, jeho zapojení do procesu tvorby města, v němž žije, neboť jen tak lze vytvořit zdravý vztah jednotlivce k celku.



CITY BRAND

I amsterdam

AMSTERDAM – ukázkový příklad proměny města pramenící z dlouhodobé práce odborných týmů na marketingové strategii.



CITY LIFE

Aktivní doprava

Propagujme zdravý životní styl ve zdravém a čistém městě, představme si programy města ke snížení závislosti na fosilních palivech umožňující občanům alternativní řešení z pohledu jednotlivců.

Vize

Tomáše Hudečka

Tento exkluzivní prostor časopisu Smart Cities je věnován formulacím vizí hlavních osobností z řad městských správ či dodavatelské sféry. Pro úvodní číslo jsme se obrátili na primátora hlavního města Prahy jako představitele největšího města v České republice, které by mělo svými inovacemi a progresivním přístupem sloužit za vzor pro ostatní česká i slovenská města.

Rozhovor s primátorem města Prahy

Pro mimopražské lze poslední dění pražského života sledovat zejména skrze média a nové vedení města si s ohledem na koncept chytrých měst vede opravdu chytře. Právě v kontextu tématu nultého čísla tohoto časopisu, parkování, lze zmínit velmi vydařenou aktivitu na Smetanově nábřeží, které bylo uzavřeno vjezdu vozidel, a to z jednoduchého důvodu – aby se dal prostor lidem. Chytré město dává především prostor lidem a chytré vedení se spíše než na sebe spoléhá na týmy osvědčených a odvážných odborníků.

Na koho se ve své práci spoléháte Vy, pane primátore?
Samozřejmě na můj tým, který tvoří jen pár nejbližších spolupracovníků. Rád se obklopuji lidmi napříč generacemi – starší ročníky mají nadhled, zkušenosti a s mladými rád spolupracuji, protože je mi blízký jejich entuziasmus, nebojácnost a energie. Všichni to jsou lidé politikou prakticky netknuté, přesto na svých pozicích odborníci a profesionálové. Dokážou povzbudit, poradit, ale jsou také schopni mi oponovat, takže mě zároveň trochu krotí, vrací mě zpět na zem. Zpočátku jsem se snažil mít nad vším, co se kolem mě dělo, absolutní kontrolu. Ale bylo to fyzicky i psychicky nesmírně náročné a vydržel jsem to jen pár týdnů. Proto jsem teď rád, že mám kolem sebe lidi, kterým stoprocentně důvěřuji a oni mně doufám též.

Naše města jsou nemocná, mají spoustu mrtvých zón, které vznikly nevhodnými opulentními dopravními stavbami (například okolí tunelu Blanka, na Hradčanské, je téměř nelidské, jako by bez architekta). Máte nějaký recept (třeba skrze architektonické soutěže), jakým lze do budoucna zamezit stavbám, které narušují urbanistický ráz prostředí a poškozují životní prostor města?

Kvalitní architektonické soutěže jsou v tomto ohledu samozřejmostí. Ovšem velké opulentní projekty nezdeformovaly jen podobu města, ale podepsaly se i na městském rozpočtu. Takže nyní – napůl z přesvědčení, napůl z donucení – jdeme cestou menších investic, ovšem s velkým potenciálem a užítkem. Protože i doplnění městského mobiliáře, zeleně nebo zklidnění dopravy v určitých oblastech může řadě lidí život ve velkoměstě velmi zpříjemnit, usnadnit. Velké stavby nejsou primárně špatné, ale nesmí se k nim přistupovat jako k solitérům a s přesvědčením, že se jim jejich okolí i vkus rezidentů postupem času přizpůsobí. Naopak si musíme být za každých okolností vědomi toho, že se jedná o nedílnou součást města a podle toho ke stavbě přistupovat. Znovu si uvědomit samotnou existenci ulice, uliční čáry, parteru. Může to znít banálně, ale pravdou je, že jejich význam byl v uplynulých dekádách velmi opomíjen, přitom mají na charakter města velký vliv, nejvíc na své okolí „promlouvají“. A mluví-li jazykem zmatečným, neharmonickým, odrazí se to i na náladě lidí a města jako celku.

Kromě neduhů či dobrých příkladů územního plánování se tento časopis bude věnovat i jednotné marketingové strategii města, která souvisí s dlouhodobou vizí. Dokázal byste popsat, jakou Prahu to z pomyslného „Vyšehradu“ vlastně vidíte?

Praha, ke které bych já rád směřoval, je město zaslíbené vzdělanosti, město bezpečné, město, které stojí na špičce mezi střeoevropskými městy. Naše vize je jednoduchá a jasná. Praha má z mého pohledu dvě silné „komodity“, které ovšem mnoho let zadupávala do země: obrovský, nevyužitý potenciál vidím v samotných obyvatelích města a pak ve férové a transparentní spolupráci se soukromým sektorem. Těmto dvěma skupinám chceme být solventním, respektovaným, ale i empatickým partnerem. Ne protivníkem.

Praha je malebné místo, které za posledních padesát let utrpělo mnoho vážných šrámů. Myslíte si, že je možné tyto šrámy zacelit a jaké obrodné iniciativy tolik potřebného „Pražského Jara“ plánujete?



Kdybch si to nemyslel, dávno bych se o to už nepokoušel. Je ale nutné si uvědomit, že tyto šrámy se hojí jen velmi, velmi pomalu. Je to proces na několik desítek let. Bohužel. Nicméně jsem optimista, protože vidím, že jen za poslední rok se nám podařilo leccos prospěšného prosadit – od úprav veřejného prostoru až po vznik moderního územního plánu. Jednoznačně tedy vidím světlo na konci tunelu. Ovšem jako největší šrám na duši města nevnímám magistrálu nebo tunel Blanka, ale absolutní ztrátu důvěry lidí v magistrát. Nelze se jim v mnoha případech divit, přesto se snažíme dělat maximum, abychom to alespoň trochu napravili.

Koncept chytrých měst je kromě spolupráce s odborníky napříč spektrem a podpoře nejrůznějších občanských iniciativ postaven i na moderních technologiích. Máte plán, jaké technologie či koncepty chytrých měst hodláte do budoucna zavádět?

Je samozřejmostí, že bez zavádění moderních technologií a podpory hledání synergií mezi nimi, konceptu chytrého města nedosáhneme. Proto s experty Útvaru rozvoje hlavního města Prahy, ale i s vysokými školami a se širší platformou odborníků, pracujeme na uceleném konceptu, který by definoval cestu ke Smart Prague a určil, které rozvojové osy a jaká konkrétní opatření je potřeba podporovat. V současné chvíli se jako vhodné jeví například inteligentní dopravní systémy, zavádění konceptu inteligentních budov, podpora elektromobility. Jde především o nalezení synergií s existujícími vyspělými technologiemi, kterými v Praze disponujeme a chytrým způsobem znásobit jejich přínosy. Pro tyto účely bychom také chtěli využít prostředků Evropské unie, které se

připravují pro období 2014–2020. Máme jedinečnou příležitost investovat do projektů, které Prahu mohou technologicky vytáhnout mezi špičku v Evropě. Nechceme si tu možnost nechat ujít.

Hlavní myšlenky konceptu SMART Prague se proto odrážejí v připravovaném OP Praha i v aktualizaci Strategického plánu hl. m. Prahy.

Praha je i silné duchovní místo. Načerpal jste nějaké síly, inspirace a odhodlání při Vašem zájmovém rozhovoru s častým návštěvníkem Prahy Dalajlamou?

Byl to bezpochyby jeden z mých nejsilnějších zážitků. Často jsem velmi roztěkaný, v hlavě mám neustále tisíc myšlenek a nápadů, ale při setkání s tibetským duchovním vůdcem dalajlamou jsem byl naprosto konsternován jeho obyčejností – a to v tom nejlepší možném slova smyslu! Nejde totiž ani tak o konkrétní moudra, která pronesl, ale už jen jeho samotná přítomnost v místnosti je opojná a nezapomenutelná.

Naši čtenáři jsou především pracovníci samospráv českých a slovenských měst. Chtěl byste je v jejich odvaze k novým přístupům a technologiím povzbudit a něco jim vzkázat?

Dobře vím, jak náročnou práci mají a jak jen málokdo ji umí ocenit. Já sám jsem to ještě před dvěma lety nedovedl. Proto bych jim chtěl poděkovat a zároveň je poprosit, aby se všemu novému otevřeli a aby mysleli v dlouhodobém časovém horizontu. Ne jen v rámci jednoho volebního období.

www.hudecektomas.cz

CROSS CityPoint

Samoobslužná pokladna



CROSS CityPoint je samoobslužná pokladna speciálně určená pro použití na městských úřadech (a obdobných institucích) pro platby správních a dalších poplatků.

Tento automatický platební systém nahrazuje či doplňuje tradiční způsoby úhrady plateb.

HLAVNÍ VÝHODY

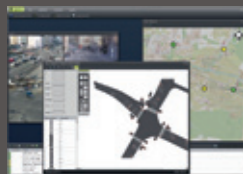
- Šetří čas pracovníků úřadů
- Zjednodušuje agendu referentů především při práci s hotovostí
- Urychluje platbu návštěvníků úřadu (plátců)
- Bezpečný způsob platby a úschovy peněz
- Plně autonomní provoz

KLÍČOVÉ VLASTNOSTI

- Pokladna podporuje hotovostní i bezhotovostní platby
- Komunikace až ve čtyřech jazycích
- Seznam poplatků si nastavuje úřad na základě svých konkrétních potřeb
- Uživatelsky přívětivá webová aplikace pro správu poplatků a monitoring pokladny
- Automatické generování uzávěrek
- Automatická notifikace o stavu pokladny pomocí SMS nebo e-mailu
- Možnost integrace s informačními systémy GINIS, Fenix apod.
- Profesionální a rychlý servis s možností vzdáleného dohledu
- Vysoká bezpečnost díky vícebodovému uzamykacímu systému



CROSS se dále zabývá vývojem, výrobou a dodávkami technologií



CROSS RS 4
eDaptiva®

ŘADIČ SVĚTELNÉ SIGNALIZACE
DOPRAVNĚ-ŘÍDÍCÍ ÚSTŘEDNA



CrossPark
CROSS APT
CROSS APTL

AUTOMATICKÝ ZÁVOROVÝ PARKOVACÍ SYSTÉM
PLNĚ VYBAVENÝ AUTOMATICKÝ PLATEBNÍ TERMINÁL
AUTOMATICKÝ PLATEBNÍ TERMINÁL



CROSS Zlín, a.s.
Louky 397
763 02 Zlín
Česká republika

Tel.: +420 577 110 211
Fax: +420 577 110 222
E-mail: info@cross.cz
Web: www.cross.cz

„S městy je to jako s lidmi, ... pane Vandermare. Nejdůležitější je stav jejich střev.“

(Neil Gaiman, Nikdykde)

Úvodník

Vážení čtenáři, právě jste otevřeli nový časopis o chytrých městech, který má za cíl Vás pravidelně seznamovat s novými možnostmi správy měst pomocí moderních technologií. Čtyřikrát ročně Vám přineseme velké množství inspirace z úspěšných počínů domácích, evropských i světových měst z oblastí strategického plánování a architektury města (CITY ARCH), rozvoje města angažováním jeho občanů (CITY PUNK), marketingové strategie a vhodné komunikace s občany (CITY BRAND) či všeho, co činí život ve městě zdravým včetně vhodného životního prostoru (CITY LIFE). Hlavním nosným tématem každého čísla budou chytré systémy pro efektivní správu městských systémů a návody na zvládnutí IT technologií.

Čím jsme starší, tím více se ohlížíme do minulosti. Dokážeme vnímat i docenit díla našich předků, kteří s rozvahou přistupovali k obtížným úkolům své doby a dokázali vytvořit hodnoty, jež můžeme obdivovat dodnes. Těžko si dnes připustíme výzvy tehdejších politiků, architektů či inženýrů při zavádění pro ně zcela nových systémů, například při elektrifikaci našich měst. Je to kdesi dávno. A přitom se nyní nevědomky nacházíme v podobné situaci. Pokud připustíme, že instalací různých produktovodů jsme již vytvořili jakýsi trávící a vylučovací systém organismu města, pak před námi aktuálně stojí úkol postupného vybudování nervové soustavy. Město je velmi složitým organismem, jehož efektivní řízení je založeno na síti receptorů (detektorů), které dokážou určitý jev rozpoznat a informovat skrze neuronovou síť (komunikační síť) mozkovnu (řídící centrum), která by měla na zjištěný jev adekvátně reagovat. S příchodem významných rozpočtových škrtů se efektivita správy města dostává na první místo zájmu. Bez zjištění, kde náš městský organismus nejvíce krvácí a na druhé straně jakou stravou náš organismus rychle a významně zesílí, nelze udržitelně plánovat ani v územním, ani finančním ohledu. Náš mnohdy vyčerpaný organismus, navyklý na evropská dotační anabolika a dlouhodobé pouštění žilou, není bez razantní změny stravovacích návyků schopen novou situaci úsporného režimu městských rozpočtů v krátkodobém čase řešit. Je potřeba použít moderní a v zahraničí osvědčené léčebné a rehabilitační kúry, zapojit do rozvoje městského organismu všechny jeho schopné údy a v plné součinnosti a se společným zájmem rozpochybovat ztuhlé svaly lokální ekonomiky.

Základním fyzioterapeutickým cvičením, kterým každé budoucí chytré město začíná svou rekonvalescenci, je strategie parkování. Stávající pravidla, díky nimž se celkový zdravotní stav našich měst významně zhoršil, stimulují jízdu do centra měst osobními vozidly a podporují jejich vlastnictví. Střed města tak poskytuje více místa vozidlům, než lidem, a tato část městského organismu začíná být „mrtvolná“. Necítíme, jak moc to organismus bolí, k jakému zahlenění vlastně dochází.



V prvním čísle tohoto časopisu tak ukazujeme nejen pravé příčiny nezdravé neregulace parkování, ale i postupy a nástroje, jak rychle a efektivně tento přístup změnit, s minimální investicí a s doložením zahraniční praxe. Správnou regulací parkování lze totiž získat nejen velké množství prostředků k dalším investicím, tedy jistou soběstačnost, ale i účinný nástroj pro zbavení se našich zlovyvků.

Pevně věříme, že Vás náplň časopisu zaujme, že zde naleznete užitečné informace a rady pro Vaši každodenní praxi a že se časopis stane oporou při snaze řešit městskou agendu chytře a efektivně.

David Bárta / šéfredaktor

00–13

VIZE

Rozhovor s primátorem města Prahy
Tomášem Hudečkem

SMART CITY

- 02 Smart city – vize, koncept i značka
- 04 **Rámec pro chytrá města**
- 08 Iniciativa Evropské Komise: inteligentní města a obce snižující produkce CO₂
- 10 Interview

HLAVNÍ TÉMA:

CITY PARK

- 12 **Auta, nebo lidé?**
- 14 Málo, či moc? A kolik stačí?
- 17 Chytré pouliční parkování
- 20 Regulace pouličního parkování versus požadavky na parkovací místa rezidenčních budov
- 22 Detroit – jak příliš mnoho parkovacích ploch udusilo automobilové město
- 23 Parkování pro handicapované zdarma?

CITY ARCH

- 24 **Deset důvodů proč města potřebují nový pohled na územní plánování**
- 26 Transformace dopravní komunikace v plnohodnotný veřejný prostor
- 28 Magistrála = Nová pražská třída
- 32 Hlavní problémy územního plánování pohledem zpracovatele
- 35 Vacant Central Europe

CITY BRAND

- 40 **Proměna města**
- 42 **I amsterdam – ukázkový příklad proměny města pramenící z dlouhodobé práce odborných týmů**

CITY PUNK

- 48 **Ekonomika sdílení**
- 50 **10 tipů pro změnu: sdílená ekonomika**
- 52 **Jak vytvořit ekonomiku sdílení: Benita Matofska**
- 54 **Doporučené postupy Haag**

CITY LIFE

- 56 **Aktivní doprava**
- 58 **Akční plán města Skanderborg**
- 60 **Audit aktivní dopravy**
- 62 **Vznikla Asociace měst pro cyklisty**

KOMERČNÍ PREZENTACE

- 2 ob CROSS
- 16 CITIQ
- 64 Projekt POSSE
- 65 SUPERHUB
- 66 Navertica MUNICIPAL
- 3 ob mmcité

Smart city – vize, koncept i značka

Chytrá města, inteligentní budovy, smart governance – frekvence těchto a dalších termínů operujících s přídomek odkazujícím na jejich sofistikovanost se v poslední době rozšířila i mimo ryze odborné texty. Důkazem je koneckonců i vznik tohoto časopisu. Je to jen další módní terminologie, nebo indikátor nového trendu v řízení a rozvoji měst?

Smart cities – tedy „inteligentní“ sídla, města, budovy označují sofistikované využití integrovaných dat a technologií pro další, ekonomicky i technologicky efektivní a udržitelný rozvoj. Koncept zahrnuje řízení ekonomiky, dopravy, environmentálních infrastruktur (voda, odpady), energetiky. V užším slova smyslu je termín „smart“ v souvislosti se sídlí používán v kontextu témat klimatických a energetických.

Jakkoli se v současné době řízení regionů a měst, resp. jejich infrastruktur, v mnoha případech soustřeďuje na úrovni státní, nepřekvapuje, že řada ekonomů, politologů a sociologů argumentuje při popisu trendů rozvoje (nejen evropských) regionů posílením role měst v ekonomice a politice v nejširším slova smyslu. Městské aglomerace jsou katalyzátorem ekonomického rozvoje (a také místem socioekonomického a kulturního pokroku), avšak stále více pociťují, vedle problémů sociálních, problémy, které jsou bezprostředně závislé na stavu a kvalitě infrastruktury a infrastrukturních technologií.

Rozvoj měst ve středu zájmu

V posledních letech lze indikovat zvýšenou pozornost, nikoli pouze odborné, veřejnosti vůči tématu kvality života ve městech, přičemž úspěšné sobotní závody pražského Smetanova nábřeží, projekt Město žije či překvapivě vysoká návštěvnost filmu Lidský rozměr (manifest dánského architekta J. Gehla) jsou jen ty nejviditelnější projevy tohoto zájmu. Diskutovány nejsou pouze parametry

kvality života exaktně měřitelné (např. znečištění ovzduší), ale ve středu pozornosti jsou i další aspekty rozvoje města – každého více či méně zajímá vývoj cen realit a debata o hodnotě místa, leckoho se dotýkají problémy se suburbii a pak už je jen krůček k otázce, jak vše souvisí se sociodemografickým vývojem, konkurenceschopností a udržitelností lokality, dopravou, potažmo životním prostředím.

Domnívám se, že katalyzátorem tohoto zájmu je více důvodů, především pak ty vztahující se k investiční a rozhodovací činnosti ve veřejném prostoru. Zmiňuji ty, které pokládám za nejvýznamnější.

Součástí evropských politik (strategie 2020, kohezní politika pro PO 2014–2020) je také iniciativa EU Smart cities aspirující harmonizovat infrastrukturní projekty v zemích EU či v zemích zapojených do rozvojové pomoci, především pak ty projekty financované v rámci kohezní politiky EU s ambicí tyto projekty, jejich dopady a udržitelnost zefektivnit.

Současně regionální a městské samosprávy nejpozději do roku 2020 plánují dokončit realizaci řady nezbytných infrastrukturních investic (a to s aktuálními rozpočtovými limity), přičemž se ukazuje, že končí doba velkorosého utrácení fondů EU i za cenu disharmonie jejich dopadů nebo diskutabilní efektivity.

Typickým případem evropské směrnice navazující na Strategii 2020 je Směrnice o energetické náročnosti budov (tzv. EPBD II/20-20-20, 2010/31/EU), tj. zákonná povinnost velmi nízké energetické náročnosti veřejných (2018) a následně i ostatních budov.

Rozběhla se – kvalitativně ovšem velmi diskutabilní – příprava strategických plánů měst podmiňujících využívání části finančních prostředků z ERDF a kohezního fondu.

Zkušenost s realizací veřejných investic byla doprovázena poznáním neefektivního vynakládání veřejných prostředků a konsekvence pak přirozený tlak na zefektivnění investičních rozhodnutí ve veřejném sektoru.

Realitní krize zrelativizovala hodnotu nemovitostí a vyvolala diskusi o determinantech kvality a udržitelnosti bydlení i u laické veřejnosti.

Do produktivního věku se dostává generace lidí, která má od narození možnost komparace kvality života v různých regionech za hranicemi ČR.

Změny v technologiích výstavby (včetně technických norem) akcentují potřebu nízké energetické náročnosti vyvolané přirozeně tržními vlivy (ceny energie), osvětou, ale také instituční podporou.

Indikovat lze i boom korporátních aktivit a to nejen těch spjatých s politikou environmentální zodpovědnosti firem v oblasti smart cities – IBM, energetické firmy, developři atd. Mnoho z těchto aktivit předbíhá aplikovaný výzkum financovaný veřejným sektorem.

Problémy českých měst

Ve stejné době česká města, v míře různé a závislé na jejich poloze, velikosti, minulosti, čelí problémům, které si žádají sofistikovaná řešení. Patří mezi ně nezvládnutá suburbanizace (s konsekvencí neefektivního využívání energetických zdrojů a nároky na distribuci energie), hrozící sociální degradace některých městských částí a bezpečnost, dostupnost a kvalita bydlení (jako důsledek nepromyšlené realizace územních plánů), dědictví panelových sídlišť (1/3 stále nezrekonstruována, část rekonstrukcí je nekvalitní), ale také stárnutí populace (mj. hrozba energetické chudoby a narušení sociální koheze), nezaměstnanost (často v důsledku snížené konkurenceschopnosti sídel), doprava, v některých místech stále znečištěné životní prostředí apod. – vše často jako důsledek nedostatečně kvalitní správy.

Smart jsou všechny obory

Rozvoj a řízení měst a regionů je jedna z nejtypičtějších multioborových disciplín, která v sobě zahrnuje hned několik vyhraněných problematik, oborově a sektorově (až příliš) ohraničených. Mj. a bez nároku na úplnost: dopravu, životní prostředí, prostorové plánování, ekonomiku, urbanismus, sociální vědy, IT (integraci dat!), stavebnictví atd. Možnosti technologické, energetické, environmentální i ekonomické a procesní harmonizace infrastrukturních investic se však dosud plně nevyužívají. Důvodem tohoto nevyužívání je obvykle nedostatek relevantních informací a efektivních rozhodovacích procedur vztahujících se, v tomto případě, k budování a využívání regionálních a městských infrastruktur. Překonávat je třeba i bariéry mentální – jednotlivé profesní skupiny, ale instituce spolu často nemluví, zpracovává se množství strategií či výzkumných výstupů – ty však nežádají své adresáty.

Budování konceptu smart cities není jen kompetence municipální, zapojit se do něj musí všichni zainteresovaní aktéři (stakeholders). Je potřeba budovat víceúrovňová partnerství, protože tento cíl vyžaduje integrované strategie městského rozvoje založené na perspektivách různých aktérů, sektorů a úrovní. Tato potřeba širšího zapojení je dána faktory jako multidisciplinární charakter problematiky, nutností kombinace různých kompetencí a kvalifikací, potřeba harmonizace opatření, diferencovaná odpovědnost za jednotlivé části systému a především dlouhodobý charakter dopadů opatření.

Tyto skutečnosti podporují potřebu integrovaného výzkumu, zpracování dat (např. toky energie), vytváření rozhodovacích algoritmů apod.

Tyto a další aspekty jsou katalyzátorem výzkumných aktivit v předmětných oborech, dobrou zprávou je, že bez výjimky jde také o témata, která patří mezi výzkumné priority české vlády.

Petr Štěpánek

Odborný garant přípravy Strategického plánu hl. m. Prahy, vyučuje na katedře Environmental designu na Fakultě umění a architektury TUL. Zabývá se mj. problematikou udržitelného bydlení. V letech 2007–2010 řídil SFŽP ČR.

Kvalita města a kvalita života v něm jsou bezprostředně závislé na kvalitě správy města a jeho plánování. Koncept chytrých měst je cesta k udržitelnosti a konkurenceschopnosti měst. Přesto, že proveditelnost závisí bezprostředně na implementaci technologií, nesmíme zapomínat, že nejdůležitějším elementem ve městě je nakonec člověk.

Rámec pro chytrá města

Komentované představení britského přístupu k tvorbě chytrých měst

Od roku 2008 žije více než polovina světové populace ve městech. OSN předpovídá trend nárůstu obyvatel na 70 % do roku 2050. Ve Velké Británii více než osm z deseti již ve městech žije.

Proto jsou chytrá města nezbytností, pokud má lidská civilizace účinně reagovat na kritické výzvy, kterým čelí.

Města jsou stále více nucena k tomu, aby fungovala lépe, ale s nižšími náklady, soutěžila v globálně propojené ekonomice a zajišťovala životní prostředí svých občanů skutečně udržitelným způsobem. Stručně řečeno, musí být chytřejší.

Britská vláda je odhodlána podporovat rozvoj chytrých měst. A to jak kvůli sociálním, ekonomickým a environmentálním přínosům pro občany měst, tak i proto, že produkty pro chytrá města představují **významnou exportní příležitost** pro podniky ve Spojeném království.

V roce 2012 Ministerstvo pro obchod, inovace a vzdělanost (BIS) proto pověřilo Britský normalizační úřad (BSI), aby vypracoval strategii norem pro chytrá města: cílem je zjistit, kde jsou standardizovaná řešení potřeba pro urychlení zavádění chytrých systémů do měst a podporu britských poskytovatelů Smart City řešení.

Rámec Smart City (SCF) je průvodcem chytrých městských programů určených pro použití městskými správami a samosprávami na všech úrovních a ve všech sektorech. Poskytuje praktické poradenství „jak na to“, vycházející ze současné široké praxe zástupců veřejného, soukromého i neziskového sektoru zapojených do procesu zavádění chytrých měst ve Spojeném království.

BSI připravilo návrh veřejně přístupné publikace (tzv. BSI PAS 181), která popisuje možný rámec činností a kroků, které by města měla učinit pro nastartování procesu proměny v chytré město. Netvrdím, že se jedná o zábavné čtení, nicméně informace obsažené v tomto rámci mohou být vodítkem k postupným přípravným krokům a zejména zabránění k aktivní samotvorbě vlastních rámců, které by následně působily nekonzistenci a potíže. V tomto článku přinášíme první obecné informace z tohoto dokumentu, neboť poskytují před-

stavu o tom, co vlastně znamená tvořit chytré město. V dalších číslech časopisu se pak budeme vždy podrobněji věnovat jednomu z kroků zde popsanych a uvádět příklady různých přístupů několika měst.

Publikace PAS nemá ambice popsat univerzální model pro budoucnost britských měst, který vyhovuje všem a lze ho všude použít. Spíše je kladen důraz na **aktivační procesy, inovativní použití technologií spolu s organizačními změnami**, jež mohou pomoci zrodit různé vize pro efektivnější, úspěšnější a udržitelný vývoj britských měst.

To znamená zaměřit se zejména na možnosti měst, aby:

- a) učinila aktuální i budoucí potřeby občanů hybnou silou všech městských prostorů a systémů;
- b) integrovala fyzické a digitální plánování;
- c) určila, předvídala a reagovala na nové výzvy systematickým, pružným a udržitelným způsobem;
- d) vytvořila zásadní změnu v organizačním a personálním přístupu ke vzájemnému propojení dodávek a inovací jednotlivých organizací na území města.

Ačkoli mnoho z principů a metodik doporučených v tomto rámci jsou relevantní v konkrétních vertikálních odvětvích měst (chytrých elektrických sítích (smart grids), inteligentní mobilitě, inteligentním zdravotnictvím atd.), konečným cílem je zaměřením se na problémy a výzvy, které by spojily řešení v jeden celek, pro celé město. Rámec se proto soustředí především na **vedení a inovaci řídicího, kulturního a obchodního modelu** a aktivní roli **všech zúčastněných stran** ve vytváření, poskytování a využívání městských prostor a služeb.

Rámec britského přístupu se na nejvyšší úrovni skládá ze čtyř částí:

- a) **zásady vedení:** prohlášení o hodnotách, které vedení města může použít k řízení obchodně orientovaného rozhodovacího procesu, jenž se snaží realizovat strategii chytrého města;
- b) **klíčové řízení napříč agendami města a procesy dodávek:** soubor praktických metodických pokynů o tom, jak řešit výzvy pro celé město propojením jednotlivých agend města;
- c) **strategie realizace s ohledem na přínosy: návod na to, jak zajistit, aby cílené přínosy strategie chytrého města byly v praxi zcela jednoznačně formulované, měřené, řízené, dodávané a vyhodnocované;**

- d) **kritické faktory úspěchu:** kontrolní seznam položek, které by města měla pravidelně sledovat, aby se ověřovalo, že jsou na správné cestě k úspěšnému zavedení svých chytrých městských programů a že řízení hlavních strategických rizik probíhá efektivně.

Hlavní zásady vedení formulované v Rámci Chytré město:

- je vizionářské,
- zaměřené na občany,
- digitální,
- otevřené a kooperativní.

Protože pracujeme na tvorbě chytrého města, měli bychom používat následující zásady řízení naší práce.

Vizionářské město

Města potřebují pro svou budoucnost vizi (dlouhodobý plán), která je jasná, přesvědčivá a společná pro klíčové zainteresované strany:

- chceme dosáhnout pro město **jasné** formulace sociálních, ekonomických a environmentálních přínosů a identifikovat výzvy, které k nim vedou;
- chceme dosáhnout **společné** vize, jak budeme investovat a transformovat naše fyzické, prostorové, digitální a lidské prostředky k naplnění těchto záměrů, a jak budeme a chceme to, co děláme, prezentovat;
- chceme dosáhnout, aby se **všechny** relevantní strany zapojily do přípravy a realizace vize.

Věříme, že vedení při formulaci vize je nutné na všech úrovních:

- silné vedení a závazek ze strany orgánu města;
- vedoucí tým opírající se o silné stránky všech městských partnerů a komunit.

Město zaměřené na občany

Věříme v detailní a strukturované pochopení potřeb našich občanů a firem:

- společné a celistvé pochopení oblastí zájmu klíčových zákazníků, a to na základě **měřitelných důkazů, ne předpokladů;**
- chápaní občanských a obchodních interakcí s městskými systémy, v reálném čase a podle úrovně problému. **Snažíme se o vytváření prostorů a služeb postavených na potřebách občanů:**
- potřeby občanů a žádoucí kulturní a organizačně obchodní změny potřebné k jejich dosažení jsou sdělovány a projednávány dříve, než město utratí peníze na technologie či infrastrukturu;
- „one-stop servis“ (vše na jednom místě) pro občana a obchodní interakce s veřejnými službami ve městě, které jsou k dispozici „kdykoliv, kdekoliv, každým informačním kanálem, jakýmkoliv zařízením“ a jsou navrženy a postaveny vždy podle potřeb uživatelů, nikoli podle organizační struktury města;
- prosazování zájmů všech skupin na celoměstské úrovni, „účast jejich zástupců na tvorbě města“ (malé zájmové orientované týmy, které dlí v rámci stávajících organizačních struktur města a působí jako zprostředkovatelé změn pro své zájmové skupiny).

Předpokládáme, že transformace bude provedena našimi občany a podniky a pro ně:

- všechny strany jsou zapojeny přímo v návrhu i v poskytování služeb města;
- občané a podniky jsou zmocněni, aby sami vytvářeli veřejné hodnoty.**

Digitální město (tzn. nasazení chytrých technologií coby nástrojů pro získávání měřitelných informací)

Snažíme se o všudypřítomnou a integrovanou digitalizaci našeho města:

- digitální konektivitu a integraci mezi lidmi, místy a věcmi po celém městě;
- digitalitu jako standard** pro všechny městské služby;
- analýzu městských digitálních dat pro lepší sladění nabídky s poptávkou, zlepšení služeb a udržitelnosti s cílem lépe předvídat a předcházet budoucím problémům.

Jsme přesvědčeni, že pro zajištění všezahrnující digitalizace našeho města:

- nesmí být žádná skupina zúčastněných ponechána stranou;
- je nutné využít výhod, které přinese budoucí univerzálnost systému, a financovat náklady na zajištění digitálního pro-
pojení už nyní **z různých kapitol rozpočtu.**

Otevřené a kooperativní město (prostor a příležitosti). **Věříme ve vytváření prostorů a příležitostí pro nové spolupráce:**

- fyzické a digitální prostory, kde se mohou setkat inovátoři města z různých odvětví a organizací;
- příležitosti pro občany se připojit, komunikovat a přispívat, a to jak v úrovni návrhu, tak i realizace;
- nové formy spolupráce, nové sítě, nové obchodní modely.

Předpokládáme, že zpřístupnění městských dat pro veřejnost (open data) podpoří možné inovace a vytváření nových hodnot (tomuto tématu se budeme podrobně věnovat v příštím čísle):

- veškeré osobní údaje budou zabezpečené a bude s nimi nakládáno podle vlastnictví a kontroly jednotlivých občanů;
- všechny neosobní veřejné údaje budou otevřené pro opakované použití a inovace třetími stranami;
- otevřená data budou podmínkou všech městských zakázek;**
- partneři ze soukromého a neziskového sektoru se zavážou k otevření svých dat, pokud nejsou obchodně či osobně citlivá;
- budou vytvořeny normy, metadata, nástroje, pobídky a obchodní modely s cílem umožnit, aby komerční subjekty využívaly městská data k vytvoření nových služeb pro občany.

Věříme ve sdílení a opětovné využití majetku města a jeho služeb:

- sdílení dat, společných aplikací a aplikačních rozhraní, společných realizačních procesů a základní ICT infrastruktury v měřítku celého města vytvořených jak občany, tak i soukromými společnostmi;
- použití servisně orientované architektury (principy SOA) k propojení technologií a služeb a snížení duplicit infrastruktury; dosažení interoperability (součinnosti) systémů pomocí otevřených standardů.



Iniciativa Evropské Komise: inteligentní města a obce snižující produkce CO₂

Heidy van Beurden, Smart Cities dynamics

V červnu 2011 Evropská komise zahájila novou iniciativu – Inteligentní města a obce. Zaměřuje se na společné problémy měst a na způsoby, jak urychlit zavádění technologie snižující produkci CO₂ v městských oblastech Evropy.

Sven Dammann je úředníkem v programu Evropské komise a zabývá se snížením spotřeby energie městských systémů a integrací chytrých technologií. Touto iniciativou Evropská komise spojuje koncept smart cities s energetickou politikou.

Co ostatní odvětví jako je zdravotnictví, mohla by také být součástí iniciativy pro inteligentní města?

Jsme si vědomi toho, že se koncept dotýká spíše městských agend než energetické politiky. Zároveň se všichni shodují, že energie je základním prvkem, mizou složitého metabolismu města. V současné době je již značně složité rozšířit opatření pro energetickou účinnost a integraci různých inteligentních energetických technologií z konceptu energetické účinnosti budov na městské části či celá města. Rozhodli jsme se, že začneme s podporou na úrovni integrace, kterou můžeme nyní ovlivnit a další aspekty nechat na později. Samozřejmě počítáme s existencí pozitivních vedlejších účinků energetické účinnosti v jiných odvětvích, jako je zaměstnanost nebo snížení znečištění ovzduší a zlepšení zdraví obyvatel. Velký zájem také projeví městské a průmyslové subjekty v oblasti energetické účinnosti a my je podporujeme v jejich úsilí.

Žádaly tyto subjekty nějaké rámcové zastřešení? Postrádaly strategii nebo informace?

Ano, to rozhodně. Evropská města čelí společným výzvám, zejména co se týká snižování produkce CO₂. Naše iniciativa reagovala na tuto potřebu a přilákala velký zájem měst a průmyslu.

Některá města již přistupují odpovědně k energetické účinnosti a podporují takové aktivity ve velkém měřítku a na výborné úrovni. Těší nás, když můžeme inspirovat nejlepší města v této oblasti k dalším zlepšením, a ta, která doposud nezačala, k připojení se. Města a průmysloví partneři se mohou hodně naučit jedni od druhých. Doufáme, že města investují finanční prostředky, aby se mohla stát součástí této evropské iniciativy a vybudovala kapacity, které umožní propojit místní zájmové skupiny, jež mají společné cíle.

Komise říká, že inteligentní města nejsou ničím novým. Stavíme na stávajících strategiích?

Nezačínáme od nuly. Mnoho měst se již účastní iniciativ, jako je Pakt starostů a primátorů a dalších výzkumných a demonstračních programů. Nová iniciativa pro inteligentní města je součástí Strategického plánu pro energetické technologie (plán SET) a města ho nyní realizují. Nicméně cesty, jak tyto koncepty synergicky rozšířit na úroveň městských částí či měst, jsou zcela novou úrovní ambicí. Pro mnoho měst jsou úplně nové.

Jaký je význam rámce?

Jak to pomůže městům a průmyslu?

Vidíme velký nevyužitý potenciál k vytvoření nových obchodních příležitostí kolem inteligentních energetických řešení ve městech. Naším úkolem v Komisi je, abychom našli přidanou hodnotu pro panevropský rozměr a povzbudili přeshraniční spolupráci v podobě jakéhosi sdružení partnerů. Ve všech projektech tak hledáme města a průmyslové partnery nejméně ze tří zemí, které vytvoří týmy a následně řešení, jež mohou být použita v mnoha dalších městech. Zavádění těchto řešení pak podporujeme skrze Společnou platformu inteligentních měst a obcí. Tato platforma bude také podporovat zadávání veřejných zakázek, např. mapování trhu, usnadněním kontaktů s průmyslovými subjekty, které nabízejí různá řešení, nebo tím, že připravíme technické přílohy k zadávací dokumentaci. Jen společně můžeme posunout věci do nové úrovně meziměstské a přeshraniční spolupráce. Tak vytvoříme podporu pro evropské směřování k inteligentním městům a pomůžeme vyvážit nosné nápady do ostatních regionů světa.

Jak mohou jednotlivá města těžit z evropského rámce?

V první výzvě k předkládání návrhů je k dispozici rozpočet 75 000 000 eur, kromě souvisejícího financování inovativní elektrifikace městské dopravy. To samo o sobě samozřejmě nestačí, aby se města stala inteligentními, ale zkušenosti ukazují, že získávání finančních prostředků z EU je také vnímáno jako určitá známka kvality daného města. Všechny návrhy budou hodnoceny nezávislými mezinárodními odborníky



Sídlo Evropské Investiční Banky (EIB) v Luxemburku

Iniciativa Inteligentní města a obce

Města jsou klíčem k dosažení cílů EU – 20% úspory energie do roku 2020 a k rozvoji nízkouhlíkového hospodářství do roku 2050, protože 70% energie v EU se spotřebovává ve městech. Je evidentní, že právě nyní nastal čas, kdy musíme investovat do inteligentních měst budoucnosti. Je naše generace dostatečně prozíravá, aby dokázala jít tímto směrem? To byl jeden z problémů, na který Günther Oettinger, komisař pro energetiku, poukázal při slavnostním zahájení Iniciativy inteligentních měst na půdě Evropské komise a společenství v červnu 2011. Iniciativa vychází ze stávajícího Strategického plánu pro energetické technologie, ve kterém jsou stanoveny cíle pro produkci 20% energie z obnovitelných zdrojů a snížení spotřeby energie do roku 2020 o 20%. Doposud bylo dosaženo jen 10% snížení. Tato iniciativa pro inteligentní města je zaměřena na společné výzvy v evropských městech a obcích a způsoby, jak využít nízkouhlíkové technologie v rámci měst. V rámci Iniciativy tak byla prozatím identifikována čtyři témata:

Sektor stavebnictví (rekonstrukce a dovybavení budov), energetika, doprava a také co do rozsahu nižší management sovozu odpadů a řízení spotřeby vody. Bude vybrána skupina pilotních měst, která budou v příštích letech plánovat a ověřovat modelová řešení pod dohledem Evropské komise.

Hodnotící kritéria pro projekty jsou:

1. Vědecká a technická dokonalost daného řešení.
2. Přesvědčivé řízení projektu.
3. Dopad výsledků projektu prostřednictvím jejich šíření a použití.

Společná iniciativa URBAN

Evropská unie není jedinou entitou, která smýšlí proevropsky. Vlády 13 členských států také zahájily společnou Evropskou městskou iniciativu, s ohledem na chytré řešení městských agend, a to nad rámec energetické úspornosti. www.jpi-urbaneurope.eu

Pakt starostů a primátorů: Začněte s politickým závazkem

„Inteligentní města by měla začít s prozíravým postojem samosprávy, která učiní politický závazek a vytvoří širokou politickou podporu pro udržitelné nakládání s energiemi,“ říká Kristina Dely z Paktu starostů a primátorů. „Tento závazek se promítá do komplexního plánování v podobě Akčních plánů udržitelné energetiky měst, signatářů Paktu, a do integrace inteligentních technologií, které mohou být dále podporovány v rámci Iniciativy inteligentních měst a obcí.“ Více než 3000 místních orgánů v Evropě, což představuje 142 milionů občanů v Evropě i mimo ni, podepsalo Pakt starostů a primátorů a zavázalo se ke splnění a překročení cíle EU snížením emisí CO₂ o 20 procent do roku 2020.

Rámec pro aktivity měst s cílem zmírnit změny klimatu a zavést udržitelné energetické koncepce byl zahájen v roce 2008. Dnes sdružuje více než 150 krajů, provincií a sdružení a poskytuje vzor pro víceúrovňovou správu věcí veřejných a mobilizuje potenciální 1,6 mld. eur investic ze strany jejich signatářů, a to i díky nástroji technické pomoci ELENA.

www.eumayors.eu

Evropská asistenční pomoc pro lokální energetická řešení (The European Local Energy Assistance (ELENA) je nástrojem poskytujícím finanční a technickou asistenci pro krajské správy a místní samosprávy k získání financování pro projekty s tematikou udržitelné energetické politiky. Nástroj ELENA byl spuštěn Evropskou Komisí a Evropskou Investiční bankou (EIB) v prosinci 2009 s cílem podpořit v roce 2010 částkou přesahující 1 mld. eur projekty zaměřené na energetickou účinnost a obnovitelné zdroje. Pro podporu tohoto záměru poskytuje financování ve výši 30 milionů eur z programu Evropské inteligentní energie (Intelligent Energy Europe (IEE)) na podporu zavádění životaschopných investičních projektů ve městech a krajích v oblastech energetické účinnosti, obnovitelné energie a udržitelné městské dopravy.

Smart Cities – interview

Mark Cartwright je britským dopravním odborníkem. Koordinuje národní iniciativy v oblasti systémů ve veřejné dopravě osob, skrze organizaci RTIG (Pracovní skupina pro data ve veřejné dopravě v reálném čase) a systémů řízení dopravy skrze organizaci UTM (Národní rámec pro řízení dopravy ve městech). Jeho aktivity jsou i mezinárodní, je členem evropské technické normalizační komise CEN/TC 278/WG3 pro oblast inteligentních dopravních systémů ve veřejné dopravě, řešitelem hned v několika evropských projektech a spolupracuje jako konzultant s mnoha zeměmi a městy. Mark má doktorát z matematických věd, je autorizovaným inženýrem a jeho práce zasahovala do mnoha oblastí, jakými jsou telekomunikace, radiokomunikace, obrana, bankovníctví, maloobchod a výzkum. Mark se nově angažuje i v oblasti „smart cities“.



Marku, řekněte nám, jak nahlížíte na koncept chytrých měst lidé v Británii a jaké vidí příležitosti, které může koncept britským městům přinést?
Jedná se o více pohledů z velmi odlišných pozic. Politici a vedení měst vidí velké příležitosti k propojení občanů se svým městem a k plnému využití existujících komunikačních a informačních technologií. Jejich pohled je však obvykle velmi povrchní, a je proto velmi obtížné převést tento pohled do reálných projektů.

Zástupci města vždy hledají příležitosti ke zlepšení veřejných služeb pomocí podpůrných platform, momentálně jsou velmi rozšířené veřejné služby poskytované skrze internet. Ale jsou také pod velkým tlakem snižování veřejných rozpočtů, takže ty úžasné nové projekty je mnohdy problém obhájit. Obchodníci stále hledají nové způsoby, jak se dostat na trh, a vnímají digitalizaci jako perspektivní pro vydělání peněz s minimálními náklady. Nejsou moc ochotní dělat věci, které by mohly prospět jiným lidem, tedy pokud neskýtají příležitost k výdělku. A nakonec i lidé jsou velmi různorodí. Někteří chtějí dělat všechno na svých mobilních telefonech bez potřeby vstát z postele. Jiní, často starší lidé, přistupují k technologiím s obavami – stále chtějí i o základních věcech hovořit s lidskou bytostí. A většina lidí je někde uprostřed.

Britská vláda uvolnila 50 milionů liber (1,5 miliardy korun) pro založení národního centra pod názvem the Future Cities Catapult Centre.

Existuje v Británii vládní podpora či strategie pro podporu konceptů chytrých měst?

Omezeně. Určitě je o agendu chytrých měst velký zájem ze strany státu; britská vláda uvolnila 50 milionů liber (1,5 miliardy korun) pro založení národního centra pod názvem the Future Cities Catapult Centre. A na národní úrovni existují i další podobné iniciativy.

Nicméně britská vláda silně věří principu „lokálního rozvoje (localism)“, tzn., že je plně v kompetenci měst, aby řídila své investice a rozhodla si o tom, jaké přínosy svým občanům poskytnou a jakým způsobem. Proto je centrální podpora pro současné projekty britských měst velmi malá.

Existuje nějaká organizace britských měst, která by umožnila sdílet zkušenosti mezi různými využívajícími koncept chytrých měst?

Opět je na tuto jednoduchou otázku velmi komplikovaná odpověď!

Existuje několik asociací měst, které sdílí zkušenosti, koncepty chytrých měst budou zcela jistě diskutovány v obecné rovině. Existují také komunity, které sdílejí zkušenosti na mnohem detailnější úrovni, zaměřené na konkrétní funkce, jakými jsou dvě iniciativy v oblasti dopravy, které koordinují. Ale neexistuje jedno místo, kam by se města mohla obrátit se žádostí o podporu ohledně agendy chytrých měst. Nejsem si zcela jist, že je to špatně. Chytrá města jsou velmi komplexním konceptem a stále ve fázi zrodu. Neexistuje jedno řešení, které bude pro všechny „nejlepší“. Proto je logické, že existuje mnoho různých skupin, které přemýšlí o tom, jak je tento trend ovlivní.

Jak reagují britští občané na hnutí chytrých měst?

Vcelku o tom nic nevědí, a pokud by věděli, pravděpodobně by to vzali jako další hloupý

marketingový tah. Britové mají tendenci se chovat prakticky: takže chtějí vědět, jak mohou v jednu ráno získat radu ohledně nemoci, nebo kdy bude vyvezen jejich odpad, kdy a jak spravit rozbitý plot, nebo kde nahlásit zločin. Očekávají, že města budou používat internetové nástroje, aby své služby zlepšila, zrychlila a zlevnila.

Jste nějakým způsobem osobně zaangażován do tvorby chytrých měst? Myslím si, že jsem, i když často o tom takto nepřemýšlím.

Jak jsou Britové praktičtí, tak jsou i profesionální. Nedaří se nám realizovat vize, ale jsme celkem dobří v managementu projektů. Možná bych řekl, že nepomáhám tvořit chytrá města, ale že pomáhám tvořit města, která jsou o trochu chytřejší, než byla dříve!

Co víte o českých a slovenských městech, jsou podobná těm britským?

Netvrdil bych, že je znám dobře. Ale z mých návštěv České republiky jasně vyplývá,

že máme lecco společného. Logicky sdílíme mnoho aspektů infrastruktury (domy, obchody, silnice, školy, nemocnice atp.), ale také návyky, jak se lidé ve městě pohybují, nemáme příliš odlišné. A také vidím, jak se mnoho mladých Čechů stejně jako mladých Britů nemůže odtrhnout od svých telefonů. Jsem si jist, že existují rozdíly (například v organizačním modelu podpory veřejné dopravy ze strany města/státu, nebo ve fungování a financování vodohospodářství. Nicméně v obecné rovině – kdybyste nevěděli, v jakém státě jste pobývali, těžko byste takové rozdíly vyjmenovali.

Jak vidíte budoucnost České a Slovenské republiky, existuje potenciál pro vzájemnou česko-slovensko-britskou spolupráci, a jaká jsou případná hlavní témata v oblasti dopravy?

Konečně zajímavá otázka. Samozřejmě, že odpověď zní ano, ale aby to mělo nějaký praktický výsledek, potřebujeme města mající záměr sdílet znalosti a zkušenosti o konkrétních a nosných tématech. Nemáme společné hranice, tudíž úplně přímá spolupráce není na místě. Takže vidím dva realistické přístupy. První je spolupráce v rámci Evropského projektu. Chytrá města jsou prozatím v rané fázi svého vývoje, proto čím více členských států se zapojí, tím účinnější bude dopad takového projektu. Možná můžeme pomoci Evropské Komisi při sestavování programu polisabonské informační společnosti. Druhý spočívá v bilaterální spolupráci, tj. stanovení témat, která by Spojené království a Česká republika Slovenská republika rozvíjely z hlediska vizí, plánů, zkušeností a třeba i společných technických norem.

Chtěl byste něco vzkázat našim čtenářům z řad samospráv?

Jsem si jistý, že žádná naučení ode mne nepotřebují! OK, možná pár věcí. První: Nebojte se budoucnosti. Nějak to vždycky dopadne, největší chybou je, že se lidé bojí dělat chyby. Není přeci cílem dělat líbivé opulentní projekty, které budou stát miliony a nikdy nebudou zcela funkční. Jde o to sledovat, jak se život Vašich občanů mění a snažit se tomu přizpůsobit. Dělat praktické věci, např. poskytovat více informací a služeb města online.

Druhá: Komunikujte mezi sebou. Nikdo z nás nemá křišťálovou kouli a čím více nápadů je v éteru, tím lépe. Také komunikujte s průmyslem. Samozřejmě, že Vám chtějí většinou něco prodat, ale také Vám

jejich technické znalosti mohou příležitostně přinést opravdu dobré nápady. Zvažte, zda Vaše hodnocení projektů jsou přiměřená, zda projekty budou fungovat a přinášet dlouhodobou a odpovídající hodnotu za dané peníze.

Na závěr: Buďte si vědomi toho, že tyto očekávané změny postojů mohou vyžadovat změny ve struktuře a správě Vašeho úřadu. Městské úřady jsou velmi dobré při přidě-

Dělat praktické věci, např. poskytovat více informací a služeb města online.

lování speciálně zaměřených služeb pro školy, nemocnice, dopravu. Avšak nejsou příliš dobré, když se musí na těchto službách nějakým způsobem aktivně podílet. A to bude pro budoucnost chytrých měst velmi důležité.

První téma našeho časopisu je zaměřeno na regulaci pouličního parkování. Mohl byste nám říci pár slov o britském managementu parkování?

Existuje hned několik technologií a řešení, které se zabývají konceptem chytrého parkování. Nejznámějšími a nejrozšířenějšími jsou informační a navigační systémy: automatické displeje na místních komunikacích indikující počet volných parkovacích míst na klíčových parkovištích v centru měst. Mnoho britských měst má takové systémy a informace jsou šířeny i jinými kanály jako web a mobilní aplikace.

Tyto systémy jsou často založeny na senzorech, které sledují dopravu na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Za cenu několika málo senzorů, často pouhých dvou, je tedy získána přesná informace. Bohužel toto lze zřídka uplatnit pro pouliční parkování, kde je takový způsob počítání nemyslitelný. Existuje několik míst, kde by tento koncept byl použitelný z důvodu výjimečné geometrie, například Milton Keynes, kde se nachází mnoho polouzavřených skupin parkovacích míst, ale já takové využití neznám. V případě použití magnetické či infračervené technologie detektorů zabudovaných nebo nalepených na povrch vozovky je potřeba osadit každé parkovací místo, je to levný a bezúdržbový způsob a v Británii roste jeho obliba pro řešení pouličního parkování.

Druhým způsobem je monitorování obsazenosti parkovacích míst pomocí video nebo rádiové detekce – CCTV kamerou, která umí či neumí sama číst registrační

značky vozidel (tzv. ANPR), nebo RFID senzory, kdy jsou vozidla vybavena vinětamí (tzv. tagy). V Británii se tyto technologie primárně používají pro management parkovacích stání v obchodních centrech a letištích. Mohou být na těchto velkých plochách velmi užitečné. Například pokud zapomenete, kde jste zaparkovali na parkovištích letiště Heathrow, můžete jednoduše zadat Vaši registrační značku

do systému a systém Vám polohu auta sdělí. Například systém Veri-parku, užívaný na parkovištích obchodních domů a zábavních parků, prostřednictvím ANPR automaticky zvedá závory vjezdu i výjezdu z parkoviště.

Systémy chytrého parkování se vyvíjejí, nejdříve skrze karetní systémy, nyní i mobilní systémy. A takové se v naší zemi velmi liší. Některé, hlavně ty na letištích, umožňují rezervaci parkovacího místa skrze mobilní aplikaci včetně patřičné slevy oproti ceně běžné. Některé jsou rozšířenější: Parkmobile nabízí platební služby za parkování asi v 70 UK městech; tato úzkoprofilová služba je zaměřena na řidiče, který již zaparkoval, ale zároveň umožňuje dohled nad pouličním parkováním. Parkmobile je také technologicky flexibilní a umí používat mobilní aplikace, sms nebo hlasové (IVR) systémy. PayByPhone je podobná služba, dokonce rozšířenější a také se používá pro pouliční parkování.

Rovněž existují některá neobvyklá využití chytré technologie, jako je například aplikace Parkmobility, která umožní lidem nahlásit znečištění vyhrazených parkovacích míst (například stání pro handicapované). Spočívají sice na lidském dohledu, ale jsou velmi účinné!

Pro shrnutí lze říci, že chytré pouliční parkování je v současné době v Británii velmi rozšířené, ale omezené ve svém provozu. Hlavními překážkami jsou cena (tamější dodavatelé jsou „trošičku“ dražší, pozn. redakce) a opatrnost. Velká města jako je Londýn v jejich používání vedou, neboť parkování mimo ulici má svá omezení a pouliční parkování bylo vždy řízeno automaticky (pomocí parkovacích hodin pro každé stání). Kvůli aktuálně malému plošnému pokrytí pouličního prostoru senzory je pouliční parkování stále ještě daleko za službami nabízenými v parkovacích domech.

Auta, nebo lidi?



Málo, či moc? A kolik stačí?

Úvaha nad parkováním v centrech měst

Často se člověk setkává s názorem, že možností parkovat v centrech měst je málo. Je to ale pravda? A je rozšiřování těchto ploch řešením? Obávám se, že další parkovací místa v ulicích, parkovací domy, garáže atp. problém neřeší, respektive řeší ho jen zdánlivě; můžou sice krátkodobě pomoci, ve výsledku ale platí pravidlo, které říká, že nabídka vyvolává poptávku. Samozřejmě, že nekonečná spirála problému začíná u míry automobilismu. Vyřeší se tedy rozšířením počtu stání problém, nebo jde o klasickou ukázkou dopravní indukce? Petr Kurfürst k tomu ve své práci *Řízení poptávky po dopravě* použil pěkný bonmot: „kdo seje silnice, sklízí auta“. V případě parkovišť to platí zrovna tak.

Skutečně systémovým řešením by byla redukce automobilismu jako takového, což je samozřejmě politicky nepopulární, organizačně a časově velmi složité; nehledě na fakt, že by to asi neocenila ani většina společnosti. Do jaké míry je opravdu nutné parkovat v centru, souvisí s otázkou, do jaké míry je opravdu nutné jezdit autem. Samozřejmě, že mnozí z těch, kteří tak činí, by objektivně nemuseli. Rychle a účinně by pomohla dvojnásobná cena pohonných hmot, pomaleji a složitěji pak zlepšování služeb hromadné dopravy, nebo zlepšování podmínek pro cyklo dopravu. To ovšem vyžaduje politickou vůli a odvalu, stejně jako dlouhodobou koncepci a pečlivou práci při jejím naplňování.

Také by mohlo pomoci, kdyby se změnilo vnímání hodnoty veřejného prostoru. To by se mohlo jednoduše odrazit např. ve vyhlášce města o místních poplatcích. V případě Brna je to vyhláška č. 12/2007 a v článku č. 10 a následující příloze č. 1 můžeme zjistit, že např.: budete-li chtít provést zábor veřejného prostoru v historickém



jádro pro kulturní a sportovní akce, zaplatíte městské části 10 Kč za m² na den. Budete-li chtít vyhradit trvalé parkovací místo tamtéž, zaplatíte úplně stejnou částku. Opravdu není rozdíl mezi uspořádáním kulturní akce a zaparkováním auta? Mělo by z toho druhého město vybírat desetikoruny či stokoruny za den? Není to pro obě strany nedůstojné? Nemělo by město kulturní a sportovní aktivity vítat a (nejen finančně) podporovat? Není tohle přesně ten nástroj plánování, kterým lze definovat priority a vyjádřit jím vztah k veřejnému prostoru? Reklamní stojan typu „A“ můžete mít za 30 Kč na den a m², ostatní reklamní zařízení pak do 1 měsíce za 100 Kč na den a m². Nemohly by změny u těchto částek pomoci odstranit z našich historických center všudypřítomnou reklamu a pokleslý „vizuální smog“? Naštěstí aspoň cirkus můžeme mít ve městě již od 4 Kč za m² na den.



Zdroj: Městský úřad pro plánování, Münster, 1991

Problém parkování ve městech vyvolává také platná legislativa, která stavebníkovi přikazuje ke každému novému bytu či domu vybudovat i určitý počet stání. Proč vlastně? Jako bychom si mysleli, že to bez auta prostě nejde. Absurdní. V centru Londýna je to podle slov Evy Jiřičné přesně naopak – „*má-li dům parkovací stání, stavební povolení nedostane*“. Naše opakování chyb „západu“ je opravdu důkladné. Souvisí to i s jistou zhýčkaností a pohodlností, bylo by ale dobré si uvědomit, že bydlení ve městě, tedy opravdu ve „městě“, přináší určité výhody a určité komplikace, stejně jako dojíždění do něj – prostá banalita, kterou zapomínáme; stejně jako to, že „právo na zaparkování auta kousek od místa, kam bych rád“ prostě a jednoduše neexistuje.

Nemyslím si ani, že by platil častý argument, že se bez parkování centrum vylidní. Pro zdravé fungování center, pro jejich komplexní nabídku služeb a atraktivitu mají negativnější dopad „shopping mally“ (dříve „nákupní střediska“) v blízkém či dalekém okolí. Ty jsou navíc jedním ze zářných příkladů suburbanizace, neustálého rozšiřování města do okolní krajiny, kterou považují za zásadní otázku dneška (a především „zítřka“, negativní projevy budou silít). Do značné míry souvisí problém parkování ve městě i s tímto negativním fenoménem. Na něj bohužel jednoduché recepty nejsou. Mám ale



pocit, že počet lidí nepovažující katalogový „skvost“ uprostřed pole za životní výhru roste, i když benevolentní přístup k rozrůstání obcí a změnám využití zemědělského půdního fondu se bohužel nemění.

Nezávislost na autě, možnost mít veškeré služby poblíž či v dosahu MHD osobně považují za velkou výhodu. Absenci auta v případě nutnosti lze řešit např. jeho sdílením s více lidmi; tzv. „car sharing“ je zatím běžnější na západ od našich hranic, pomalu se ale začíná objevovat i u nás. Lidé bydlící v samotném historickém jádru, kteří si myslí, že to bez auta nejde (nebo jim to objektivně opravdu nejde), mají samozřejmě možnost dojet před dům a vyložit těžký či objemný náklad. Ideálně by pak také měli mít možnost zaparkovat bez záboru veřejného prostoru, např. mimo centrum (v rozumné vzdálenosti) nebo, pokud možno, pod zemí. To je sice dražší způsob jak auto „uklidit“, ale rozhodně lepší než udělat parkoviště z náměstí nebo stavět parkovací domy na parcelách v centru. Budou-li se ve městě stavět domy pro auta a nikoli pro lidi, není mišterka po pořádku. Nehledě na můj dojem, že dá-li se zaparkovat někde kousek dál a zdarma, vyhraje tahle možnost u většiny řidičů před placeným parkovacím domem.

Možná hned v úvodu měla zaznít i banální pravda, na kterou se ale často zapomíná: základní a nejpřirozenější dopravní prostředek člověka jsou jeho nohy. Obzvláště ve městě je dobré na to pamatovat.

Složitá ani nereálná není inspirace konkrétními kroky v zahraničí. Mnoho z výše napsaného je otázka politického rozhodnutí. Nelze čekat, že co politik, to expert na urbanismus nebo dopravu. Škoda jen, že u nás (zatím) příliš nefunguje naslouchání a diskuse, spolu s odvahou a chutí měnit postupy a názory zformované v druhé půlce 20. století. Například v Kodani je v současnosti podíl přepravní práce zhruba následující: třetina pro individuální automobilovou dopravu, třetina pro veřejnou hromadnou dopravu a třetina pro cyklo dopravu. Je potřeba ale dodat, že to trvalo padesát let. Urbanista Jan Gehl, který stál u počátku těchto snah, je datuje do roku 1962 (jeho kancelář nyní mimochodem funguje právě jako expertní poradce k formování vizí a nástrojů a postupů k jejich naplnění). Když tento vývoj popisuje, přiznává, že to šlo pomalu a nebylo to nic jednoduchého. Byly to malé krůčky např. v podobě každoročního zrušení několika parkovacích stání. Spolu s tím se pomalu rozšiřovaly pěší zóny, podporovala se více hromadná doprava, budovaly se nové cyklopruhy a stezky, vyžadovala se důsledná práce policie při vymáhání a dodržování nových předpisů a regulací.

Nutno podotknout, že i u nás se mnohé věci mění k lepšímu. Z náměstí jako veřejných parkovišť se znovu stávají (většinou) důstojné veřejné městské prostory a mnohé rekonstruované úseky

silnic mají nově namalovaný cyklopruh. Zdá se tedy, že cyklostezky plodí cyklostezky. Budování mnohamiliardových megalomanských dopravních projektů v obytném městském prostředí, namalovaných do územních plánů v šedesátých a následujících letech, je sice stále dnešní realita, není to ale předmětem úvahy o parkování...

Je tedy mnoho způsobů jak míru automobilismu ovlivňovat. Otázkou, ale zůstává, zda je to požadavek nejširší veřejnosti a zda to za žádoucí považují lidé, kteří mají v popisu práce „správu věcí veřejných“. Osobně bych úpravu poměru finančních prostředků směřovaných do různých způsobů dopravy uvítal. Myslím, že přidání „kapitole“ chůze, kolo, veřejná doprava na úkor „kapitoly“ individuální automobilové dopravy by prospělo nejen veřejným financím. Málokdo by dnes asi popíral, že výfukové plyny jsou zdraví škodlivé, přesto ale děláme vše pro to, aby jich bylo co nejvíce. Erazim Kohák to glosoval pěkným postřehem: „...člověk se stydí „uprdnout si“ na veřejnosti, ale vypouštět smrtelné výfukové plyny doslova pod nos ostatním mu přijde zcela samozřejmé“.

Ing. arch. Roman Čerbák
(doktorand na ústavu urbanismu FA ČVUT)
Petr Kurfürst, *Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky*. Praha 2002
<http://www.bicybo.cz/download/rozenipoptavkydp.pdf>
Jan Gehl, *Města pro lidi*. Brno 2012



Otevřený dopis primátoru města Brna

**Vážený pane Onderko,
rozeznáme volná
a obsazená stání,
navedeme řidiče na volná
místa, dohlédneme
na platební kázeň
a pomůžeme regulovat
dopravu v klidu.
Předem děkujeme za Vaši
odpověď.**

www.citiq.cz

Chytré pouliční parkování

Předchozí články doložily, že dopravu v klidu ve městech je nutno řešit jako komplexní systém v několika po sobě jdoucích krocích, neboť jen tak lze z nově instalovaných či stávajících systémů získat maximální užitek. Koncept chytrých měst zakládá svou existenci na soustavách detekčních systémů, které svá měření a zjištění dokáží přenosovou soustavou předat k centrálnímu zpracování, například v centru dopravních informací.

Přínosy technologie

Článek představuje technologii, kterou lze vyřešit pouliční parkování. Tato technologie přináší vedlejší užitek například i pro dopravní a územní plánování a cenné informace pro strategické plánování města.

Pro město přináší systém tato zlepšení:

- **optimalizuje obrátkovost**, tj. zefektivňuje využití existujících parkovacích míst – při dostatečném počtu (v řádu tisíců) dokáže „nahradit“ i parkovací domy;
- **zefektivňuje dohled nad platební kázní** parkujících (zvýšení výběru parkovného až o 200 %);
- **zjednodušuje dohled z pozice města nad provozovatelem** parkovacího systému;
- **umožňuje pohyblivou tarifaci** podle podmínek (např. při kongescích vyšší ceny);
- **snižuje vliv „hledajících“ vozidel** na hustotu dopravního provozu;
- **poskytuje data pro dopravní plánování**, pro územní a stavební řízení atp.;
- **poskytuje dohled nad opuštěnými vozidly.**

Přínos těchto systémů (obsazenost parkovacích ploch) se zvyšuje s mírou jejich pokrytí – město Barcelona regulací pouličního parkování snížilo počet cest autem mezi roky 2004 a 2009 o 14 %, ve vnitřním městě pak o 18 %.

Regulace pouličního parkování

Systém chytrého pouličního parkování funguje skvěle při plošném pokrytí, například centrální části města. K tomu je však potřeba trvale udržitelný plán s alokací pravidelných finančních investic.

Prioritou trvale udržitelného plánu regulace parkování ve městě je co nejvíce **využít stávajících ploch** (podle hesla chytrých měst „využij, co už máš“), tedy zefektivnit obsazenost například již stojících parkovacích domů. V okolí těchto ploch, v přilehlých ulicích, je však potřeba regulovat pouliční parkování trvalým dohledem, a to za podmínek, které **zvýhodňují parkování v parkovacím domě**, či na vyhrazené parkovací ploše. Plán regulace tak obsahuje jak vybrané lokality, tak i použité technologie a dále investiční plán postupného rozvoje/rozšiřování pokrytí systémem a také plán tarifní regulace (pohyblivé v rámci dne a vzdálenosti od centra města). Plán se následně, po stanovení prioritních lokalit pro regulaci parkování, zabývá i dalšími (většinou přilehlými) lokalitami, které po osazení systémem vytvoří **celoplošné pokrytí např. centrální části města/** městské části. Pokrytím většího územního celku chytrým systémem pak vyvolává potřebu vytvořit nástroje pro koncové uživatele – například mobilní aplikaci navigování na volné parkovací místo či aplikaci pro platbu parkovného (to již může být předmětem komerčních záměrů a nemusí to být investicí města).

Systém jako registrační pokladna

Systém chytrého pouličního parkování je základním systémem konceptu chytrých měst. Monitorování toho, co se ve městě každodenně „hýbe“ a co vykazuje společně a opakovaně rysy, je primárně důležité i pro krátkodobé plánování. Doprava tvoří téměř třetinu HDP a pro město je velmi důležitou agendou. Jakékoliv zefektivnění řízení dopravy (i dopravy v klidu), realizované nejlépe s využitím výhod ICT technologií, bude rychle viditelné a přínosné.

Profesor Shoup z Kalifornské univerzity, který svá zkoumání staví na nejlepším světovém systému SF Park v San Francisku, přirovnal systém chytrého pouličního parkování k tak revolučnímu systému obchodu, jakým bylo zavedení registračních pokladen do obchodů. Registrační pokladna eviduje nejen peníze a množství zboží, které zákazníci koupili, ale i skladové zásoby, časy, ve kterých bylo dané zboží koupeno apod. Město takovým nástrojem získává obrovský potenciál nejen pro zlepšení vlastní regulace dopravy či územní plánování, ale i prostředek pomáhající při rozhodování, jaké lokality budou upřednostněny a u jakých bude docházet k postupnému rušení parkovacích ploch, dále v jakých denních hodinách bude tarif nejvyšší, jak nastavit dohled nad platební kázní, a to jak z hlediska výše pokuty, tak i způsobu provedení (lístek za sklo, botička, odtah).

Dohled

Představme si jednoho policistu na městskou čtvrt, který je vybaven například skútem a pokutovým blokem nebo malým vozíčkem s botičkami a přenosným zařízením, např. chytrým telefonem.

Daná městská čtvrt je osazena systémem chytrého pouličního parkování a policista operuje pomocí mobilní aplikace, která provádí automatický dohled. Systém může být zcela jednoduchý, a tudíž levný, a takový dokáže policistovi pouze sdělit, jaká místa jsou v dané lokalitě obsazena a za kolik z nich již bylo zapláceno; nebo může být vyspělejší, a tudíž dražší, který policistovi již sdělí, za jaká konkrétní místa nebylo zapláceno, v toleranci například 15 minut. V obou případech policista navštěvuje primárně lokality, kde je hříšníků nejvíce a které jsou nejbližší jeho aktuální poloze. Dražší systém může i policistovi přímo plánovat optimální trasu dohledu...

Jeden policista dokáže poskytovat podobný mobilní dohled v dané lokalitě, jaký poskytuje celní správa na dálnicích. Při dopadení neplatiče zadá policista do interní databáze údaje o vozidle skrze chytrý telefon. Neplatič tak získává první upomínku, která je registrována v systému a která jej upozorňuje, že pokuta byla prominuta naposled. Tento měkký nástroj regulace šíří osvětu o dodržování pravidel platby za parkování a jeho efekt je srovnatelný například se zavedením bodového systému v roce 2006; jedinou slabostí tak může být nedůslednost orgánů provádějících dohled. V Portugalsku například přišli s řešením tohoto neduhu, kdy provozovatel parkovacích ploch po dohodě s městem prováděl dohled sám (tzv. soft enforcement), kdy byli neplatiči (odhalení nejdříve systémem chytrého parkování a pak najatým soukromým dohledem) zavedeni do interní databáze a zároveň dostali blokové upozornění, že příště už nebude jejich nezaplacení tolerováno. Pokud příště kontrola zjistila, že dané auto již jednou bylo přistiženo, že nezaplatilo, kontaktovala tzv. „hard enforcement“, tedy orgány činné v trestním řízení, kteří uplatnili blokovou pokutu včetně botičky, či odtahu. Během několika měsíců se počet platících zvýšil z 22 % na 90 %.

Blahodárnost systému

Zavedením takového systému začínají platit jasná pravidla pro uživatele; v případě provozu parkovacích ploch soukromým subjektem i pro provozovatele. Město má přehled, jak celý systém parkování funguje, kolik finančních prostředků získá, o jaké lokality je stále největší zájem a kdy apod., ale jeho zásadním přínosem je provázanost s dalšími agendami města. Například propojení s veřejnou dopravou či systémem městských kol (bike sharing) lze provést pomocí jednotného platebního nástroje (plat. karty, mob. aplikace), a uživatel tak může sbírat pozitivní body za šetrnější chování (o tomto komplexním přístupu k regulaci města a motivaci občanů budeme psát v příštích číslech). Systémem chytrého parkování začínají platit pravidla, která významně ovlivní počet vozidel v centru měst. Pokud coby řidič budu muset vždy za parkování zaplatit, budou tyto platby významnou položkou v mém rozpočtu, a tudíž budu každou cestu vozidlem do centra města zvažovat.

Návratnost systému

Jak uvádí některé články o parkování v tomto čísle časopisu, pohybuje se běžně platební kázeň parkujících od 20 do 40 % (tento nešvar není ryze domácí, například ve francouzském městě Lille je bez dohledu platební kázeň 35 %). Celý následující model je záměrně podhodnocený z hlediska výkonu systému (v porovnání s aktuální efektivitou), obsazenosti parkovacích ploch, ceny za parkovné i v počtu dní, ve kterých se parkovné vybírá; to vše s cílem zjistit maximální dobu, během které se investice do systému určitě vrátí.

Pokud budeme počítat s horní hranicí 40 % jako se vstupním údajem pro následný výpočet, pak lze efektivitu výběru zvýšit až o 60 %. 100% výkonnost zvládá málokterý systém, zvláště když stěžejní úlohu dohledu provádí člověk, proto do výpočtu zahrneme pouze 50% zvýšení (tedy úspěšnost výběru 90 %), což je při automatickém dohledu velmi realistické.

Referenční model pro výpočet návratnosti sestává ze 100 vyhrazených pouličních parkovacích míst, cena za hodinu parkování je 10 Kč a výběr parkovného se vztahuje na 10 hodin (tj. od 8:00 do 18:00). Celodenní průměrná obsazenost je 80 %, tj. 80 míst. Optimálně tak lze z 80 míst za 10 hodin po 10 Kč/h vybrat 8 000 korun (100 %). Ze současného modelu výběru parkovného se 40% úspěšností tak město či provozovatel získává 3 200 Kč. Systém chytrého parkování s 90% úspěšností získá 7 200 Kč. Rozdíl tak činí 4 tisíce korun denně, při 20 pracovních dnech se jedná o 80 tisíc měsíčně, tj. 960 000 Kč ročně navíc.

Při větších objemech v řádu stovek míst lze dosáhnout ceny za systém chytrého parkování do 8 000 Kč za parkovací místo. Cena za 100 parkovacích míst by se tak pohybovala do 800 000 Kč.

Návratnost investice do systému chytrého parkování je tak kratší než 1 rok (dle výpočtu 10 měsíců). Neexistuje mnoho systémů, které disponují srovnatelnou návratností.

Ještě se sluší dodat, že uvedená cena zahrnuje základní modul systému, neobsahuje například mobilní aplikaci pro navigaci cestujících či pokročilejší mobilní aplikaci pro dohled strážníka. Také je však dobré dodat, že město skrze svou správní jednotku (např. technické služby) může systém nakoupit jako sestavu komponent a po zaučení instalovat samo, čímž se investice ještě sníží, nicméně následnou kalibraci zařízení a celého systému je nutné svěřit odborné firmě.

Popis systému

Chytré parkování je **modulární systém** (tj. lze jej kdykoliv a kýmkoliv rozšířit). To je velká výhoda, protože si město může pořídit systém v rozsahu, který je dán jeho investičními možnostmi. Na základě těchto znalostí tak město může své investice rozložit do více let.

Ve své základní formě poskytuje anonymní detekci obsazenosti parkovacích míst pro **provozovatele parkovacích a odstavných stání**. Základní systém slouží pro osazení vybraných parkovacích míst technologií detekující přítomnost vozidla, čímž umožní online monitoring (obsazenosti konkrétního parkovacího místa, procentuálního vytížení parkoviště atp.). Pro správu systému parkování tak na základě kontinuálního sběru dat o obsazenosti parkovacích ploch představený systém automaticky nabídne možnost dlouhodobého vyhodnocení parkování k účelům úpravy tarifní politiky nebo například porovnání a vyčíslení rozdílů ve výběru parkovacích poplatků mezi aktuálně provozovaným systémem (data z platebních terminálů) a systémem chytrého parkování (data o reálném využívání parkovacích ploch).

V rozšířených podobách pak umožní **navádění řidičů osobních vozidel na volná místa, před jízdou pomocí** speciální webové aplikace nebo při jízdě prostřednictvím instalovaných směrových LED tabulí, případně mobilní aplikace. Data obsazenosti mohou být také nabídnuta poskytovatelům navigací či dopravních dat, aby je využili při vývoji souvisejících služeb pro cestující veřejnost.

Ve své úplné podobě pak umožní řidičům **platit elektronickými prostředky** (např. bankovními kartami, mobilním telefonem, městskou kartou) pouze za skutečný čas parkování. Takový systém je samozřejmě mnohem složitější a řádově dražší než základní podoba, ale díky modularitě systému chytrého parkování jej lze budovat postupně.

Požadavky na data ze systému

Data ze systému by měla být poskytována ve standardizovaném evropském formátu DATEX II, jehož přesnou specifikaci momentálně zpracovává Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Máte-li zájem o podrobnější informace, můžete se na pracovníky Centra obrátit.

Závěry

Technologie je pouze nástrojem pro realizaci strategie města regulující dopravu v klidu. Nosná strategie se připravuje řadu let – v celosvětovém srovnání velmi pokročilá strategie města Amsterdam se připravovala 7 let, určité se jí příště budeme věnovat podrobněji. Cílem tohoto článku bylo prezentovat jednoduchý a levný chytrý systém, který je základním kamenem konceptu chytrých měst a jenž po zaškolení může používat i lokální firma, provozovatel parkovacích ploch či složka města. Je výbornou a perspektivní investicí, která si na sebe rychle vydělá. Systém chytrého parkování je nepochybně správnou volbou při řešení současných problémů našich měst.

(šef)



Obsazenost provozovaných parkovacích ploch lze sledovat pomocí jednoduché webové aplikace pro správce systému z pohodlí centrály, v rozšířené verzi pak existuje speciální mobilní aplikace pro strážníky pracující v terénu.

Příklad možného použití: mobilní aplikace amerického poskytovatele Streetline nad několika stovkami/tisíci osazenými místy, která naviguje řidiče na volné parkovací místo v uličním prostoru.

Požadavky na systém

Zde uvádíme souhrn minimálních požadavků, které byste po případném dodavateli měli chtít.

Požadavky na detektor

Detektor by měl mít voděvzdorné krytí IP44, měl by vydržet teploty v rozmezí 80 až mínus 40 stupňů Celsia, záruka životnosti detektoru umístěného pod povrch by měla být alespoň 8 let, povrchového 3 roky s možností výměny baterie.



Regulace pouličního parkování versus požadavky na parkovací místa rezidenčních budov

Časopis ACCESS, jaro 2013, profesor Donald Shoup, editor ACCESS a význačný profesor urbanismu v Luskin UCLA School of Public Affairs (shoup@ucla.edu).

Proč města vyžadují tolik parkovacích míst u nových bytových domů?

Mnozí urbanisté tvrdí, že obyvatelé, kteří vlastní auta, budou parkovat na ulici, pokud jejich budova nemá dostatek parkovacích prostor. Jiní namítají, že parkovací požadavky vedou ke zvýšení nákladů na bydlení a motivují občany, aby si automobily kupovali. Třetí skupina tvrdí, že banky nebudou financovat nové bytové domy bez parkovacích míst, developeři je nebudou stavět a nájemníci si je nebudou pronajímat.

Tato tvrzení byla testována ve městě Portland ve státě Oregon tím, že odstranili parkovací požadavky na bytové domy nacházejících se ve vzdálenosti do 500 metrů od časté tranzitní služby (hlavní linky veřejné hromadné dopravy), což splňuje 38 % všech pozemků ve městě. Co se stalo dál? Banky půjčují, developeři staví a nájemníci si pronajímají nové byty bez parkovacích míst. Trh těchto bytových jednotek je velký, protože téměř čtvrtina domácností v Portlandu nevlastní auto.

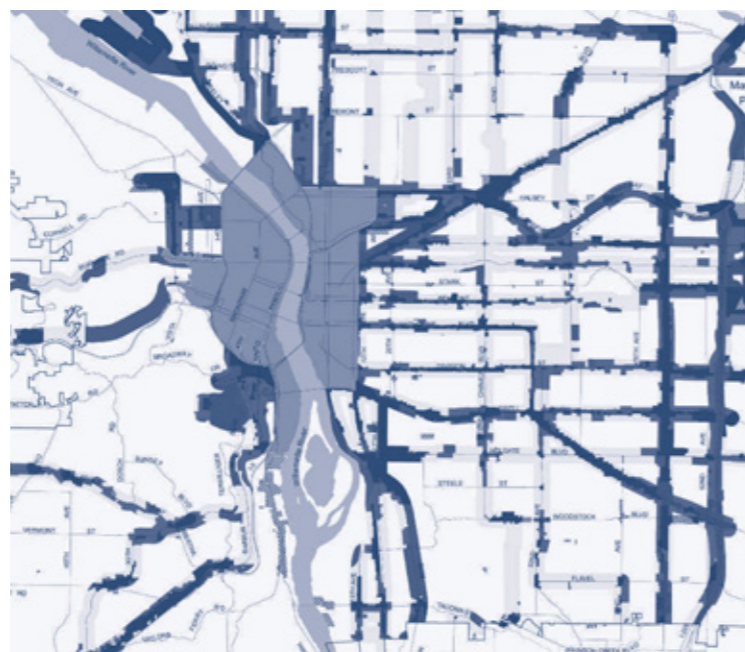
Mezi roky 2006 a 2012, developeři postavili 122 bytových domů na pozemcích, které jsou osvobozeny od požadavků na parkovací místa. Padesát pět z těchto staveb nemá žádné parkovací plochy a zbylých 67 má průměr 0,9 parkovacích míst na bytovou jednotku. Celkem má 122 domů v průměru 0,6 parkovacích míst na bytovou jednotku.

Jak se dalo nicméně předpokládat, mnoho nájemníků v bytech bez parkovacích ploch auto vlastní a parkují je v přilehlých ulicích. Obyvatelé okolních čtvrtí si pochopitelně stěžují na přesun parkujících vozidel do jejich čtvrti, a kdo jim to může mít za zlé? Oni sami chtějí, aby bylo parkování pro ně snadné, a bojí se, že hodnota jejich nemovitostí bude klesat, pokud bude před jejich domem podélné parkování plné vozidel. Výsledkem je, že žádají město, aby požadovalo parkovací plochy u všech nových bytů.

Pokud parkovací požadavky pouze zajistí dostatek parkovacích míst, aby se zabránilo „přelévání“ vozidel z jiných čtvrtí, nebudou působit problémy. Zároveň se však zvyšují náklady na bydlení, vzniká motivace k nákupu vozidla a degraduje se veřejný prostor. Stojí požadavky na parkovací plochy za tyto náklady?

Ne, protože existuje levnější a lepší způsob, jak zabránit přelévání parkování. Namísto požadavků na parkovací plochy nových budov mohou města lépe řídit parkování na ulici. Jedna jednoduchá strategie je umožnit obyvatelům jakéhokoli bloku přijmout koncepci rezidenčního nočního parkovacího povolení. Takto městské čtvrti zakázaly noční parkování na ulici, s výjimkou rezidenčních obyvatel, a zabránili tak nerezidentům v ustájení svého vozidla před domy rezidentů. Město Los Angeles, například zpoplatnilo obyvatele 15 dolarů ročně (méně než půl centu za den) za noční stání. Rezidenti také mohou koupit svým návštěvám povolení za 1 dolar na noc. Dohled je snadný, protože strážníkům stačí provést pouze jednu kontrolu během noci a zaprotokolovat všechna auta zaparkovaná bez povolení.

Portland odstranil parkovací požadavky pro výstavbu domů ze všech šedých oblastí na této mapě.



Pokud si každý může snadno zaparkovat zdarma na ulici, mají developeři jen malou motivaci budovat parkovací plochy a malou schopnost účtovat si za ně při stavbě rezidenčního bydlení. Městské části, které zavedou noční povolenky, však dávají developeřům silnou motivaci k budování jen tolika parkovacích ploch, kolik existuje poptávky. I když rezidenti noční parkovací povolenky ve své čtvrti nechťejí, nebude výsledný problém přelévání tak významný.

Některá města, jako například Boulder ve státě Colorado, také prodávají několik povolení nerezidentům na ulicích, které mají dlouhodobě míru neobsazenosti vyšší než 25%. Nerezidenti platí tržní cenu za povolení, každá povolenka je platná jen pro konkrétní blok a město neprodává více než čtyři povolenky na blok.

Abyste podpořili u obyvatel přijetí toho, že bude v jejich bloku prodáno několik povolenek pro nerezidenty, může město věnovat výsledné příjmy na rozšíření veřejných služeb v daném bloku. Například blok, který umožňuje noční parkování čtyřem nerezidentům za 50 dolarů měsíčně, získává 2,400 dolarů ročně na veřejné služby, jakými jsou oprava chodníků nebo umístění zavěšeného elektrického vedení pod zem. Obyvatelé si mohou držet všechna pouliční parkovací místa v jejich bloku pro sebe, ale bloky, které uvolní několik povolenek nerezidentům, získají nové veřejné investice.

Když nájemce bytu bez parkování koupí noční povolenku v nedalekém okolí, mohou ušetřené investiční peníze za nebudování parkovacích ploch v nových budovách nepřímo financovat veřejné investice v nedalekém okolí. A protože byt bez parkování bude mít nižší tržní nájemné než shodný byt s parkováním, nebudou nájemníci, kteří nemají vlastní auta, již dotovat parkoviště pro nájemníky, kteří vozidlo mají.

Chcete-li přilákat nájemníky nevlastníci vozidlo do bytů bez parkování, může město vyžadovat po vlastnících bytů, aby v nájmu byla automaticky zahrnuta celoroční jízdenka na MHD pro každou pronajatou jednotku. Tento požadavek nezatíží vývoj, protože požadavek na poskytnutí celoroční jízdenky stojí daleko méně než vybudování parkovacího místa. Kombinace bytů bez parkování, jednodenních povolenek pro nerezidenty a volných celoročních jízdenek podpoří obyvatele, aby jezdili veřejnou dopravou, na kole či chodili pěšky.

Jednodenní parkovací povolenky nevyřeší všechny problémy, které se odstraněním požadavku na parkovací plochy v nových domech vytvoří. Například řidiči, kteří pracují v daných budovách bez parkovacích ploch nebo je navštíví, mohou parkovat během dne v okolních čtvrtích. V tomto případě může město vydávat denní povolenky na bloky, které o to požádají. Pokud se obyvatelé dohodnou, může město rovněž umožnit nerezidentům platit za parkování v blocích, které mají přes den volná parkovací místa.

Města by měla nejdříve zvládnout regulaci pouličního parkování, a to před tím, než odstraní své požadavky na parkovací plochy. Rezidenční parkovací povolenky jsou politicky průchodný způsob, jak začít parkování na ulici regulovat, protože chrání rezidenty zpoplatněním nerezidentů. Upřednostněním rezidentů před nerezidenty při parkování na ulicích se může zdát veřejnosti nespravedlivé, ale politické reformy musí začít od statu quo, a pokrok je často jen malým krůčkem tím správným směrem. Zde lze citovat soudce Nejvyššího soudu Benjamina Cardoza, který napsal: „Spravedlnost není třeba brát útokem. Má být dosahována drobnými pokroky.“

Více informací o parkovacím plánu města Portland je dostupný na: www.portlandoregon.gov/bps/59974

Detroit – jak příliš mnoho parkovacích ploch udusilo automobilové město

Převzato od Emily Badger, theatlanticcities.com

Tento článek byl převzat ze zahraničí s úmyslem ukázat téměř apokalyptickou podobu města, které svůj rozvoj postavilo na rozšiřování parkovacích ploch. I když se dá namítnout, že se jedná o ty zvláštní Američany, a navíc o jejich srdce automobilového průmyslu Detroit, což v našich končinách nemá srovnání, může obsah článku ukázat, jak lze negativně rozvíjet město, kde se automobily vyrábí, a taková u nás jsou. Některá naše města také mohou na základě poptávky po parkování dospívat k analytickým dokumentům, které tvrdí, že dané město potřebuje desetitisíce nových parkovacích míst a tento článek dokládá, co se stane, pokud se bude dané město takovými dokumenty řídit.

Podle údajů Roba Linna, urbanisty pracujícího pro Svaz obchodu jihovýchodního Detroitu, 39,2% území v centru Detroitu bylo vyhrazeno nebo zastavěno pro účely parkování. Po obou stranách ulic jsou vyhrazená stání, na každém rohu je parkovací dům, půl míle od nákupního centra Comerica Park se nachází dalších 5000 parkovacích míst. Abychom si mohli udělat představu, Rob Linn seskládal parkovací plochy do podoby mapy centra Detroitu, kde oranžové plochy představují parkovací domy, červené pak vyhrazená stání.

Linn se pustil do této práce v rámci svého volného času, protože samotné město nemá přehled o celkovém počtu parkovacích míst, neboť jsou provozovány desítkami společností. To je problém mnoha měst, ale v tomto městě kde silný vztah k osobním vozidlům vychází jak z ekonomických, tak i kulturních důvodů, taková podpora parkování zapříčinila téměř vyhlazení větší části města.

„Mnoho rezidentů považuje provoz vozidla za svou občanskou povinnost a vyhýbá se té „méněcenné“ veřejné dopravě osob,“ tvrdí Linn, detroitský rodák. „V mnoha případech je to důsledek víry, že jezdit vozidlem je povinností, která podporuje všechny místní společnosti (jež jsou navázány na automobilový průmysl).“

Metropolitní oblast Detroitu má nejnižší podíl pracujících, kteří využívají městskou hromadnou dopravu ve srovnání mezi 50 největšími americkými městy. Detroit má nejvyšší podíl řidičů osobních vozidel, kteří cestují sami, 84,2%. Všichni tito lidé samozřejmě potřebují někde zaparkovat – u kanceláře, u stadionu, u restaurace.

„Myslím si, že jsem se stal obětí utkvělé představy o rezidentech očekávajících, že zaparkují v přilehlých ulicích místa, kam jedu,“ říká Linn. Sám ví, že takovou představu nemá, když cestuje do jiného města. „Myslím si, že je to tvrdý oříšek k rozlousknutí, protože je tato představa zakořeněna a pěstována v mnohých z nás již od mládí.“

Následek takového přístupu je, že každý cíl cesty do města je „obalen“ jakousi maximální kapacitou parkovacích ploch, z nichž většina je nevyužitá. A celé prostředí působí odcizeně, nepřívětivě.

„Tohle je stále se opakující cyklus, ve kterém život města vysychá výstavbou nových parkovacích míst, což z takových oblastí činí nebezpečná místa, kde se necítíte zcela dobře, a takové místo pak slouží jen pro parkování,“ říká Linn.

Možná by i našim městům pomohla při rozhodování o výstavbě nových parkovacích ploch jednoduchá mapa, která by v barvách ukázala aktuální parkovací plochy ve městě a jejich podíl na celkové ploše jako obraz poměru živého a mrtvého města.

Moderní a pokroková města, jakými jsou Amsterdam, Kodaň či Göteborg, již plně pochopila hrozbu vyhlazení či udušení života ve středu města parkovacími plochami a uplatňují strategie postupného rušení parkovacích míst v řádu 2% ročně tak, aby život ve městě postupně sílil. A daří se jim to, což dokládají například zvyšující se obraty obchodníků v centrech měst, ale o tom až příště.



Rob Linn

Parkování pro handicapované zdarma?

Převzato od Emily Badger, 18. června 2013, popisuje problémy parkovací politiky v USA, theatlanticcities.com

Neexistuje žádný dobrý způsob, jak se na to zeptat, aniž by člověk vypadal jako hlupák, ale já jsem se takto zeptala: Potřebují zdravotně postižené osoby skutečně parkování zdarma? Ano, potřebují vhodně rozměrově uzpůsobená parkovací místa. Ale města v USA podivně smísila řidiče, kteří potřebují vhodnou výšku obrubníku pro nastoupení do vozidla, s lidmi, kteří jsou příliš chudí, aby za to zaplatili. Obě skupiny totiž nejsou nutně jedna a tatáž. Negativní dopad bezplatného parkování pro osoby se zdravotním postižením se projevuje ve zneužívání těchto zón. V důsledku toho se strategie parkování města stává neefektivní pro městskou pokladnu i životní prostředí.

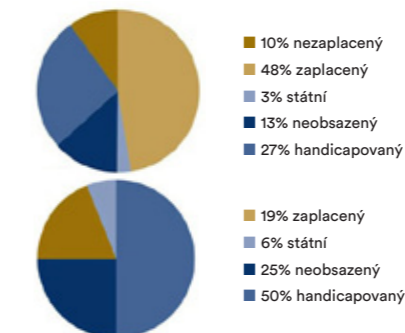
Důkaz tohoto politicky citlivého případu pochází z výzkumu dopravního centra Kalifornské univerzity, prováděného pány Michaelem Manvillem a Jonathanem Williamsem (www.uctc.net). Oba pro začátek argumentují, že parkování pro invalidy zdarma ohrožuje úspěšné nasazení systému chytrého parkování a zpoplatnění, masivně zaváděných v amerických městech, které se snaží řídit poptávku po parkování v reálném čase. Systémy dynamického zpoplatňování pouličního parkování nefungují dobře, pokud velká část lidí za parkování neplatí (vozy handicapovaných s příslušným označením zpravidla mohou parkovat zdarma na každém zpoplatněném stání). „Cenový systém funguje pouze tehdy, když lidé, kteří nezaplatí, nemohou využít danou službu. Každý den téměř bezmyšlenkovitě pohlížíme na ceny přidělené toustovačům, televizorům či benzínu, ale celá tato konstrukce .ěby se rozpadla, pokud by 20 procent populace mohlo mít tolik benzínu, kolik se jim zlíbí, kdykoliv se jim zlíbí a bez ohledu na cenu.“ (citace z časopisu ACCESS, vizte link výše).

Otázkou však zůstává, zda mnoho lidí tak činí, protože jsou skutečně handicapovaní, nebo zda podvádějí, aby se vyhnuli

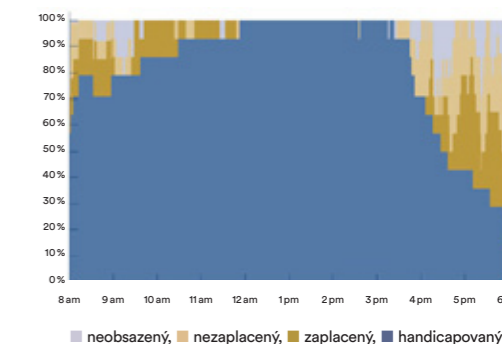
poplatku za parkování. Neoficiální důkaz poskytla skrytá kamera americké televizní společnosti CBS, umístěná před místní posilovnou, kam přijížděli její návštěvníci, umístili své tabulky handicapovaných a zdravě vykročili do posilovny řádně si zacvičit. Je zřejmé opravdu snadné získat v Kalifornii tabulku s označením handicapované osoby. Dokonce oční lékaři či chiropraktikové mohou vydat svým pacientům potřebná osvědčení.

Aby zjistili, jak rozsáhlá tato neblahá praxe je, Manville a Williams vyslali pozorovatele, aby počítali množství parkovacích míst, počet handicapovaných osob a nezaplacených parkometrů (parkovacích hodin pro jedno parkovací místo) ve 13 městských čtvrtích s různými sazbami za parkovné. Předmětem pozorování bylo téměř 5 000 parkometrů, to je 13% placených stání ve městě, v různých denních dobách. Z 11 300 pozorování bylo 61% parkometrů obsazeno, ale méně než polovina parkujících vozidel zaplatila a 27% z nich vykazovalo označení pro invalidy. První graf vlevo ukazuje rozdělení všech obsazených parkovacích míst (v některých případech lidé nezaplatili, protože byl přístroj rozbítý, nebo měli nějaký druh vládního povolení).

Druhý graf ukazuje pouze obsazená, ale nezaplacená parkovací místa. Celá polovina z nich byla označena tabulkou pro osoby se zdravotním postižením. Nejen že tito lidé za stání nezaplatili, dokonce i překračovali povolenou maximální dobu stání. Téměř 40 procent všech hodin parkometrů sledovaných ve studii bylo využito lidmi s označením handicapovaných osob.



V průběhu jediného dne v březnu 2010, na jednom bloku Flower Street ve finanční čtvrti Los Angeles výzkumníci sledovali každou minutu obsazenost parkometrů a získali tento graf:



Vozidla s označením handicapovaný tak zabrala 80% času parkometrů v daný den, kde hodina parkování stojí 4 dolary (cca 80 Kč). Účinnost výběru parkovného se tak snížila na alarmujících 28 centů na hodinu (cca 6 Kč).

Manville a Williams netvrdí, že bychom měli zcela zrušit parkování pro handicapované. Nicméně argumentují, že neexistuje žádný dobrý důvod, aby bylo parkování zdarma, zato existuje spousta důvodů, proč by zdarma být nemělo.

Uvádějí to takto: „Přerozdělení příjmů prostřednictvím výhody pro handicapované parkovat zdarma má smysl, pokud většina lidí se zdravotním postižením má nízké příjmy; pokud nízkopříjmové osoby se zdravotním postižením pravidelně používají parkovací hodiny, a pokud většina lidí s označením pro handicapované jsou opravdu handicapovaní. Existuje dobrý důvod pochybovat o všech těchto tvrzeních.“

Nebo ukázat častý případ na konkrétním příkladu: Když si bohatý bankéř zlomí nohu na surfování na kitu a pohybuje se o berlích, dává smysl, aby mohl zaparkovat na vyhrazeném místě pro handicapované. Nedává však smysl, abychom ho nechali parkovat všude zdarma. (Citace z časopisu ACCESS, vizte link výše.)

Deset

důvodů proč města potřebují nový pohled na územní plánování

Převzato z Urbantimes magazine, 25. 7. 2013

Územní plánování je účinným nástrojem pro vedení města k dosažení udržitelného rozvoje. Pomáhá formulovat střednědobé a dlouhodobé cíle, které spojí kolektivní vizi s racionální organizací prostředků k jeho dosažení. Územní plánování je prostředkem pokroku.

Plánování pomáhá maximalizovat užitek z investic z obecních rozpočtů do informačních infrastruktur a služeb, vyvažujíc nároky na růst měst s potřebou chránit životní prostředí. Rozděluje hospodářský rozvoj v daném území k dosažení sociálních cílů

a vytváří rámec pro spolupráci mezi místními vládami, soukromým sektorem a širokou veřejností.

Územní plánování je rámcem, který pomáhá přeměnit vizi vedení města do konkrétních prováděcích kroků, využití prostoru jako klíčového zdroje pro rozvoj města a se zapojením všech účastníků.

Dobré plánování může pomoci vedení města řídit konstruktivní změny, proto jsme tento článek převzali, neboť podává rámcový přehled, ve kterém se budeme konkrétně pohybovat v tomto i příštích číslech.

1. Rámec pro růst

Prosperující města mají vizi a tu naplňují prostřednictvím rámce, který zajišťuje ve vývoji města jistý řád. Rámec není centralizované velení a řízení, ale je způsobem, jak předvídat budoucí potřeby, koordinovat úsilí a nastítnit směr, který je kolektivně podporován jako správný. Hlavními prvky rámce sestavenými z reálných úspěchů několika známých měst je úsilí o posílení života obyvatel, prosperity a vyváženosti. Tento transformační dopad není produktem spontánnosti, ale konstruktivního plánování.

2. Plánované město je dobře připravené město

Předvídat budoucí vývoj nám umožňuje být lépe připraveni již dnes. Při řešení společné vize je vedení města připraveno na možná uplatnění a příležitosti, i řízení rizik, a to z nevšedního úhlu pohledu. Spolehlivé informace o současné situaci umožní, aby se propojila dlouhodobá vize s krátkodobými akcemi. Na druhou stranu, města, která aktivně svou budoucnost neplánují, mohou zůstat pozadu.

3. Plánování zvyšuje dopad

Místní představitelé jsou voleni s cílem aktuální problémy řešit a přinést městu zlepšení. Vzhledem k široké škále různých výzev, kterým města čelí, je nepravděpodobné, že všechna požadovaná zlepšení se stanou naráz. Úspěšná města vytvářejí jakýsi impuls podporou prioritních projektů, které jsou v souladu s vizí. Plánování tak identifikuje naléhavé problémy a dostupné zdroje a zajišťuje, že iniciativy nejsou nadbytečné nebo nejdou různými směry.

4. Vhodná urbanistická forma je velmi důležitá

Bydlení, zaměstnání, dostupnost a bezpečnost jsou klíčové zájmy obyvatel měst. Tato témata silně podléhají tvaru a veřejnému prostoru města. Při zajišťování kvality života za adekvátní cenu je správná strategie postavena na hustotě obyvatel, využívání půdy, veřejného prostoru a rozvržení infrastruktury a služeb. Projektování struktury prostoru, která opravdu řeší problémy občanů, je prostředkem pro vznik lepšího města.

5. Územní plánování pozitivně ovlivňuje ekonomiku měst

Pro každého lokálního politika je existence dostatečného počtu pracovních míst prioritou. Města soutěží o přilákání investic s cílem rozprodit lokální ekonomické aktivity. Plánování koordinuje prostorové umístění a rozmístění hospodářských činností a zefektivňuje hodnoty získané z veřejných investic a rozvíjí podobu městských pozemků.

Byť možná nudný a méně srozumitelný článek shrnuje podstatná pravidla, jakými se progresivní města snaží řídit. Plánování nad horizont periody volebního období je jedinou šancí, jak nastartovat blahodárný rozvoj našich měst, nastítnit jasný směr investic města a stimulovat tak lokální trh a srozumitelně seznámit občany s postupným naplňováním rozvoje města pomocí plánu, který je ufinancovatelný, udržitelný a smysluplný.

6. Společně připravený plán města umožňuje vybudovat trvalé vztahy

Vedení města, které je schopno vidět příležitosti nabízené procesem urbanizace, bude muset především zapojit všechny zájmové skupiny. Společně připravený rámec dává místním představitelům jasný plán, jak oslovit občany, povzbudit své odbory a mobilizovat partnery, aby se zapojili do realizace vize.

7. Širší územní perspektiva pomáhá městům dosáhnout úspory z rozsahu

Města neexistují sama o sobě; jejich fungování je přímo spojeno s okolním regionem, s nímž sdílejí zdroje a příležitosti. Spíše než plánování do hranice dané obce lze tak mnohem více profitovat ze společného plánování více měst a učinit z toho konkurenční výhodu. Kromě prostorové efektivnosti tento způsob plánování umožňuje získat úspory z rozsahu a posílit svou vyjednávací pozici.

8. Kontinuita vytváří důvěryhodnost

Úspěšná města zajistila kontinuitu svých plánů prostřednictvím politických cyklů, protože si uvědomila, že stabilní plán je činí věrohodnější. Investice je dlouhodobé úsilí, které těží z předvídatelných podmínek. Územní plánování je přínosem pro snížení nejistoty, a tím i jeho kontinuita přispívá k vytváření transparentních příležitostí pro angažovanou společnost.

9. Předvídání je nákladově efektivnější, než reagování na problémy

Místní samospráva má možnost řídit konstruktivní změny, pokud se vyhne modelu nechat věci běžet samy. Města, která plánují v dostatečném měřítku, by měla být v pozici spíše dění a potřeby předvídat, než na ně reagovat, a proto je schopna řešit kořen problému, nikoliv důsledky. Neplánované veřejné prostory jsou neefektivní a vyžadují více prostředků na údržbu; vysoké náklady pramenící ze špatného nebo žádného rozhodnutí zvyšují pravděpodobnost, že se výsledná řešení stanou nevratnými.

10. Rámec dává konzistenci sdělením

Komunikace je pro města klíčovým faktorem, ale možnost propojit a vysvětlit přínosy městu mohou být ohroženy prázdnými nebo protichůdnými zprávami. Dynamika a podpora se zvyšuje tehdy, když místní samospráva může prokázat podstatné, i když jen dílčí pokroky, které jsou v souladu s kolektivní vizí a rámcem pro jednotlivé aktivity.

Transformace dopravní komunikace v plnohodnotný veřejný prostor



Magistrála = Nová pražská třída

Během letošního léta se část pražského náměstí I. P. Pavlova, běžně užívaná jako parkovací ulice podél městské magistrály, proměnila v „obývací pokoj“. Iniciátorem změny odkazující na původní funkci a charakter náměstí byla organizace, která se již delší dobu zabývá problematikou narůstajícího objemu automobilové dopravy a propagování jiných mobilit v kontextu města. V celoevropském prostoru se již stává standardním vyčlenit dopravní ulici na několik dní pouze pěším. Je to jeden ze způsobů, jak veřejnosti a městu ilustrovat možnosti a potenciál některých míst, která si již jinak než přeplněné automobily neumíme představit. I. P. Pavlova, původně náměstí – v současnosti rušná křižovatka s přilehlými parkovišti, byla na dobu dvou týdnů nabídnuta více než čtyřiceti iniciativám, které se zasadily nejen o velmi pestrý program, ale zejména o změnu chápání této lokality a dopadu magistrály na celé město Prahu. „Otevřená scéna“ byla jen jednou ze součástí dlouhodobého projektu Magistrála = Nová městská třída, jehož záměrem je trvalá proměna statusu této pražské lokality.

Rozhovor redakci poskytla architektka **Yvette Vašourková**, která spolu se svým partnerem Igorem Kovačevičem vede architektonické studio MOBA. Spolu také založili a provozují neziskovou organizaci CCEA –

Centrum pro středoevropskou architekturu, ve které se od roku 2001 snaží přibližovat principy soudobé architektury a urbanismu odborně i široké veřejnosti. Pořádají mezinárodní konference a přednášky, iniciují výstavní projekty, vydávají publikace a organizují workshopy s cílem poukázat na alternativní možnosti vnímání míst ve městě.

Činnost vaší organizace CCEA je poměrně široká, jakým způsobem se během doby proměňuje a jak do vašich aktivit zapadá projekt Magistrály se svou snahou o funkční proměnu konkrétní části města?

Když jsme před 10 lety začínali, naše první projekty směřovaly k představování mladé architektonické scény ze střední Evropy a poukazování na témata spojená s mladou generací. První rozsáhlejší projekt na téma města byl projekt Urbanity – Twenty Years Later (2009–2011) zaměřený na proměnu a rozvoj hlavních měst střední Evropy. Od tohoto momentu všechny naše aktivity začaly směřovat k tématu města a více než v galeriích operujeme ve veřejném prostoru. Následoval projekt Culburb (2011–2013), který probíhal v předměstích prozkoumaných středoevropských měst. Vzniklo 27 intervencí, které podporovaly komunitní aktivity ve zvolených



Foto: Lukáš Cetera (Artykel)



Foto: Lukáš Cetera (Artykel)

vesnicích a městečkách. V Psárech u Prahy se nám například podařilo ve spolupráci pokračovat a teď společně organizujeme architektonickou soutěž na novou základní školu. Mimo tyto rozsáhlé projekty ve středoevropském kontextu se již od roku 2010 věnujeme tématu proměny Magistrály na městskou třídu.

Zmiňujete středoevropský kontext – měl tento projekt tedy nějaký konkrétní inspirační předobraz v zahraničí?

Téma Magistrály se rozvinulo v rámci evropského projektu Converging Territories s cílem přispět k hledání inovativních řešení problémů současných měst. Projekt probíhal v Dublinu, Praze a Paříži. A právě pro Prahu jsme vybrali jako téma pražskou magistrálu. Spíše než ve střední Evropě se můžeme inspirovat v Kodani, Berlíně, Amsterdamu či New Yorku, kde si mnohem větší část veřejnosti i zástupců měst uvědomuje, že kvalitu do měst přinášejí lidé a ne

automobil. Éra auta jako ideálního městského dopravního prostředku definitivně skončila s přelomem milénia. Teď je jen otázka, kdo bude na „polidštění“ měst rychleji reagovat.

Měl projekt Converging Territories v Praze nějaký konkrétní výsledek?

Na pražském magistrátu probíhal v září 2011 workshop, který představil závěry celého projektu. Bylo to první společné setkání zástupců jednotlivých městských částí, reprezentantů Hlavního města Prahy a odborníků k tématu severojižní spojky. Setkání všech aktérů zapojených do tématu byl asi hlavní přínos celého workshopu. Přizvaní byli i zahraniční hosté a všichni účastníci se shodli na potřebě situaci co nejrychleji řešit a nečekat na ukončení vnějšího okruhu.

Jaká je tedy role letošní akce ve veřejném prostoru v rámci celého projektu Magistrály?

Otevřená scéna na I. P. Pavlova reaguje na proces, který se nastartoval po workshopu. V roce 2012 jsme spolu se sdružením Auto*Mat iniciovali konkrétní jednání na jednotlivých MČ Prahy, jejichž teritorium magistrála protíná. Začátkem roku 2012 byla podepsána Iniciativa za humanizaci severojižní spojky mezi Prahou 2, 4 a 7. Došlo k definování postupu pro rychlou transformaci magistrály – např. vytvoření více přechodů, cyklopruhů, osazení stromy, zrušení svodidel atd. Společně s přizvanými odborníky vznikl „Roadmap 2014 – plán krátkodobých opatření do roku 2014“, kde se definovaly postupné kroky. Bohužel se ale celý proces zbrzdil, když se předal Technické správě komunikací, která projekt měla rozpracovat. Chtěli jsme se stát oficiálně koordinátory projektu, ale zatím se nám to nepodařilo. Proto jsme se rozhodli pokračovat dál a tento rok jsme téma otevřeli směrem k veřejnosti. Na přelomu července a srpna proběhla Otevřená scéna I. P. Pavlova.



Negrelliho viadukt v Karlíně, Praha

Foto: Lukáš Cetera (Artykel)



Foto: Lukáš Cetera (Artykel)

Jak došlo k výběru lokality pro Otevřenou scénu?

Nejdříve byl plán – intervence na magistrále. Postupně jsme zjistili, že v dnešní době není možné na dva týdny uzavřít přímo pruh na magistrále. Proto jsme hledali nejvhodnější místo v jejím přímém okolí a rozhodli jsme se pro I. P. Pavlova, kde je magistrála dělena do dvou směrů a prochází po obou hranicích kdysi významného a elegantního pražského náměstí. Chtěli jsme poukázat na to, že toto místo nebyla vždy jen křižovatka. Nebylo překvapením, že lidé se v prostoru neorientují a vlastně vůbec nevědí, že toto místo bylo náměstím. Na dva týdny se z dopravní křižovatky v náměstí opět proměnilo. Touto akcí jsme chtěli upozornit, že stačí málo k tomu, aby se prostor z kvalitnil.

Příprava veřejné akce v tak frekventovaném místě si jistě vyžádala značné organizační nasazení. Museli jste při její přípravě čelit nějakým zásadním překážkám?

Proces nebyl jednoduchý, vzhledem k tomu, že jsme pro akci zabrali jednu boční ulici sloužící k parkování, navíc na tomto místě nikdy nic podobného neprobíhalo, takže to nebylo ověřené. Začali jsme v květnu a ještě v červenci nebylo úplně jisté, že získáme zábor. Největší úskalí nastalo při vyjednávání s dopravní policií. Zjistili jsme, že i po dvaceti letech se stále „bojíme“ policie.



Foto: Lukáš Cetera (Artykel)

A je jedno zda s orgány vyjednává zástupce Prahy 2 či my. Pokud chceme z kvalitnit naše město, musíme usilovat současně o transformaci dopravní policie.

V projektu jste vytvořili specifickou platformu ve veřejném prostoru, kde jste ovšem nechtěli fungovat jako dramaturgové, ale naopak jste jej volně nechali k dispozici jiným iniciativám. Jste s průběhem akce spokojeni?

Spolupráce byla skvělá a myslím, že právě díky otevřené výzvě pro iniciativy a umělce a obyvatele Prahy, jsme docílili toho, že program byl neskutečně pestrý. Nabízel to, co vám nabízí velké město. Probíhalo tu všechno možné – šachový turnaj, kurzy psaní, tanec, jóga, koncerty, turnaj ve fotbálku, filmové projekce, dětské workshopy, trhy a spousta dalších akcí.

Jak na Otevřenou scénu reagovali místní lidé?

Samozřejmě ti, co tu bydlí či pracují, situaci znají a měli ke změně pozitivní vztah. Kdo by si nepřál pohybovat na prostoru, kde jsou lavičky, stromy a intervaly na přechodech delší než pět vteřin. Jsme snad již poslední velkoměsto v Evropě, kde historické centrum města kříží dálnice.

Součástí programu byla i monumentální malba Patrika Hábla realizovaná přímo na vozovku. Proč došlo k jejímu odstranění?

Pokud bychom na začátku, před realizací tvrdili, že malba tu zůstane, nedostali bychom od policie a Technické správy komunikaci povolení vůbec. Od začátku byla podmínka malbu odstranit. Věřili jsme, že zástupci města změní názor ve chvíli, kdy uvidí, jak malba zpevní prostor kolem frekventované křižovatky. Nakonec ho ale nezměnila dopravní policie a bohužel jsme nenašli nikoho ze zástupců MČ Prahy 2, kdo by ji mohl přesvědčit. Takže vyhrála policie odkazující se na bezpečnost a malba byla odstraněna. Přitom se v kontextu celé lokality jedná o nepodstatnou malou uličku, kde se vlastně jen parkuje. Dokonce jsme trochu věřili, že by prostor mohl zůstat volný. Možná jsme ale ukázali, že by stálo za to uvažovat o zrušení boční ulice a rozšíření chodníku.

Jakou roli v celém projektu hrála osobnost primátora hl. města Prahy Tomáše Hudečka, který vystupuje jako „osvícená“ osobnost orientující se v současných evropských přístupech k rozvoji města?

Tomáš Hudeček udělil projektu Magistrála = Nová pražská třída záštitu, a tak jako my si přeje, aby k proměně došlo co nejdříve. Na rok 2014 se připravuje vytvoření cyklopruhu. Prostor kolem I. P. Pavlova hodlá Praha 2 také více zkultivovat – je plánováno odstranění zábradlí mezi chodníky a vozovkou a vznik přechodu u zastávky tramvaje.

Na „Otevřenou třídu I. P. Pavlova“ volně navázal i váš další projekt ve veřejném prostoru, jehož cílem byla aktivizace karlínského viaduktu.

Po středoevropském projektu Culburb jsme se rozhodli obrátit naše projekty zpět do Prahy. Zatímco „Otevřená scéna I. P. Pavlova“ na-

vazovala na naše aktivity na magistrále, připravili jsme si i téma nové – Negrelliho viadukt. Důvod, proč jsme se rozhodli otevřít diskusi o potenciálu viaduktu, vychází z příprav rozsáhlé rekonstrukce plánované na rok 2015–2016. V tuto chvíli rekonstrukce zahrnuje pouze téma technické opravy mostu a otevření všech oblouků. My chceme poukázat na to, že je nejvyšší čas přemýšlet jak aktivovat jednotlivé prostory pod oblouky a okolní veřejný prostor. Jedná se o významnou stavbu v celopražském měřítku. Domníváme se, že by se prostor pod viaduktem mohl stát důležitým kulturním zázemím pro Prahu. Proto jsme se rozhodli oslovit galeristy, aby oživilo jednotlivé oblouky, a tak jsme demonstrovali a testovali, jaký má prostor potenciál a jak lze ne moc komplikovaně z kvalitnit část Prahy. Paralelně s přehlídkou galerií probíhal třídní studentský workshop, který ukázal, jaký by komplexní proměna viaduktu a okolí měla pro Prahu význam. Projekt se nazýval „Trať Galerií Praha – Karlín – Viadukt“ a probíhal 19.–21.9.2013. Měl obrovský úspěch a skvělou mediální odezvu. Vnímáme to jako začátek procesu diskuzí a vyjednávání se zastoupenými stranami o komplexní proměně viaduktu a jeho okolí, ne jen o rekonstrukci samotné technické stavby.

Kvalita veřejného prostoru, ve kterém se denně pohybujeme, kde mají minimálně rovnocenné postavení pěší, cyklistická i automobilová doprava, a kde je přítomný vzájemný respekt jeho uživatelů, je přirozeným požadavkem obyvatele současného města. Lhostejnost společnosti ke svému okolí je pasé; sílí naopak tendence se skutečně aktivně podílet na přeměně veřejného prostoru k plnohodnotnému užívání všemi sociálními vrstvami. Svědčí o tom mimo jiné i úspěch, který mezi širokou veřejností mají podobně zaměřené projekty v Praze i mimo ni – Nábřeží žije, festival reSITE – Město jako místo pro život, pardubické Město na Míru, brněnský Den města a mnohé další příklady.



Nábřeží žije - Smetanovo nábřeží, Praha

Foto: Anna Šolcová

Hlavní problémy územního plánování pohledem zpracovatele aneb proč je obtížné udělat dobrý územní plán

Stávající legislativa a její principy vytváří specifické podmínky, které téměř vylučují vytvoření kvalitního územního plánu. Mnohdy vítězí kvantita, nízká pořizovací cena a rychlost zpracování nad kvalitou. Urbanista a architekt Aleš Stuchlík se zde dotýká několika konkrétních problematických příkladů.

Vymezení řešeného území územního plánu (ÚP)

Územní plány (ÚP) jsou zpracovávány vždy na správní území obce, tedy na jeden nebo více katastrů. Katastrální území jsou dána historicky, bohužel však neprošla revizí. Po plošném růstu sídel v minulém století dochází k tomu, že souvisle zastavěné území je rozděleno na více správních území.

Například v obci Zastávka leží část souvislé zástavby na správním území obce Babice u Rosic (vpravo nahoře) a část na území města Rosice (vpravo). V roce 1997 zpracovaný „Územní plán sídelních útvarů Rosice, Zastávka, Tetčice“ řešil území komplexně. Nový ÚP obce Zastávky, který bude zpracován podle platného stavebního zákona, bude končit na hranici katastru a zástavbu za ní již řešit nebude.

Jiným příkladem je jižní okraj města Třebíče. Část nákupní a průmyslové zóny leží na území obce Střítež (vpravo dole), část na území obce Kožichovice. Obě obce jsou vzdáleny asi 1 km, mimo dosah negativních dopadů. Výhody, jimiž jsou finanční příjmy, jdou

ve prospěch obou obcí. Náklady, provoz světelných signalizačních zařízení či městská hromadná doprava atd., jdou na vrub města Třebíče. Přičemž možnosti Třebíče ovlivnit, co se děje na dosah od obytných oblastí města, jsou minimální.

Hranice správních území u Zastávky (JMK)



Hranice správních území na jihu Třebíče (Vysočina)



Zdroj: kontaminace.cenia.cz

Podrobnost a úrovně územně plánovací dokumentace

Krajské Zásady územního rozvoje (ZÚR) řeší pouze celokraj- ské záležitosti, tedy zpravidla jen dopravní a technickou infrastrukturu. ÚP řeší pouze území jedné obce, přičemž vzájemná koordinace ÚP sousedních obcí, popř. obcí v rámci jedné aglomerace je minimální. Návaznosti přilehlých ÚP jsou zúženy pouze na propojení dopravní a technické infrastruktury. Ani koncepce rozvoje sídel a revitalizace krajiny (např. společný postup v boji proti suburbanizaci) se vzájemně nekoordinuje.

Územní plány obcí jsou pro stanovení koncepce příliš podrobné a k řešení konkrétních problémů jsou naopak příliš povrchní. K tomuto účelu slouží regulační plány, které ovšem nejsou povinné a dnes se používají jen zcela výjimečně.



Přeložka silnice II/369 v údolí řeky Branné mezi Hanušovicemi a Jindřichovem. Bíle je vyznačena hranice správních území, fialově dvě vzájemně nenavazující přeložky silnice. Přeložka dle ÚP Hanušovic (vlevo) znemožňuje napojení místní části Jindřichova, přeložka dle ÚP Jindřichova (vpravo) vyúsťuje na území Hanušovic přímo v místě bytového domu a nemá vyřešeno napojení na stávající silnici, která vede po opačné straně železnice. Obě ÚP jsou v současnosti platné.

Provázanost územně plánovací dokumentace

Krajské Zásady územního rozvoje (ZÚR) nahradily dřívější Územní plán vyšších územních celků (ÚP VÚC), ze kterých se převzaly některé záměry, aniž by se prověřilo, zda jsou ještě aktuální. Jedná se zejména o dopravní stavby navržené dle filozofie sedmdesátých let, na které naštěstí nikdy nebyly peníze, ale jejich plány se donekonečna překreslují z jedné dokumentace do druhé. Obdobně se do ZÚR dostaly záměry, které byly převzaty z územních plánů obcí. Když se později, např. při zpracování nového ÚP, ukáže, že je záměr nevhodný, je těžké či zdlouhavé to změnit. Je-li záměr navržen v Zásadách územního rozvoje, Územní plán ho musí respektovat a navrhnout taky. V takovém případě se proto buď musí proces zpracování ÚP přerušit do doby aktualizace ZÚR (ve kterých záměr vypadne), nebo se ÚP zpracuje i s nevhodným záměrem. Obdobná hierarchie platí i ve vztahu mezi územním a regulačním plánem, popřípadě územní studií.

Vzájemný vztah zpracovatele a objednatele

Zpracovatel je často ve schizofrenní situaci – obec územní plán objednává a platí a zastupitelstvo obce jej schvaluje, vydává. Zpracovatel by se tak měl snažit obci, jakožto zákazníkovi, splnit všechny požadavky. Ty jsou však velmi často v rozporu s cíli územního plánování. Zájmem obcí je vždy co největší rozvoj, klidně na úkor sousedních obcí a regionu. Obce mají také tendence „řešit“ své problémy jejich přesunem jinam, k sousedům. Extrémní

rozvoj jedné obce nepředstavuje velký problém, ten ovšem nastane, pokud tak stejně postupuje více obcí. Vyvážený rozvoj území je v zájmu státu a krajů, proto by bylo logičtější, aby územní plány objednával stát či kraj a platil je namísto obcí.

Změny územních plánů

Územní plán by měl obyvatelům i vlastníkům nemovitostí dávat jistotu, co se bude dít v jejich okolí nebo s jejich pozemky. V praxi však dochází ke změnám územních plánů. Zatímco pořizování nového ÚP bývá medializováno, změny územního plánu probíhají prakticky bez zájmu médií, a tedy i občanů.

Zpracovatel hraje při změnách ÚP pouze roli „autorizovaného kresliče“, neboť zadání změn bývá natolik konkrétní, že zde není prostor pro urbanistický návrh. Zpracovatel má pouze možnost zakázku odmítnout, v tom případě ji ale zpracuje někdo jiný.

Změnou ÚP lze změnit cokoliv, včetně zásadních koncepčních věcí. Například jihovýchodní, jihozápadní i severozápadní část silničního městského okruhu v Třebíči byly schvalovány změnami ÚP, a to každá část samostatně.

Změn je velké množství, platné ÚP Prahy a Ostravy mají dokonce několik set změn! I v mnohem menších městech není výjimkou souběžné zpracování několika změn současně, každou řeší jiný zpracovatel. Vyznat se v tom, co momentálně platí, je složité i pro samotné zpracovatele.

Krokem ke zpřehlednění situace je tzv. právní stav, tj. soutisk původního ÚP, ve kterém jsou zpracovány všechny jeho pozdější změny. Povinnost zhotovit takový soutisk po každé změně územního plánu platí od roku 2012.

Výběr zhotovitele

Až na několik málo výjimek se ve výběrových řízeních nehledají myšlenky, koncepce, ideje nebo nejlepší zpracovatel, hlavním (ne-li jediným) kritériem bývá nejnížší cena a případně rychlost zpracování. Této situaci logicky odpovídá i kvalita vznikajících územních plánů.

Zrušení okresních úřadů – mísení státní správy a samosprávy na úřadech obcí s rozšířenou působností

Zrušení okresních úřadů a převedení kompetencí na městské úřady obcí s rozšířenou působností přiblížilo veřejnou správu lidem, došlo však ke ztrátě nezávislosti na politické reprezentaci obcí s rozšířenou působností. Úředníci, kteří mají hájit celostátní zájmy, jsou zaměstnanci městských úřadů měst, o kterých se rozhoduje. Na městském úřadě obce s rozšířenou působností se tak rozhoduje o jiných městech a obcích ve správním obvodu, které jsou teoreticky v rovnoprávném postavení.

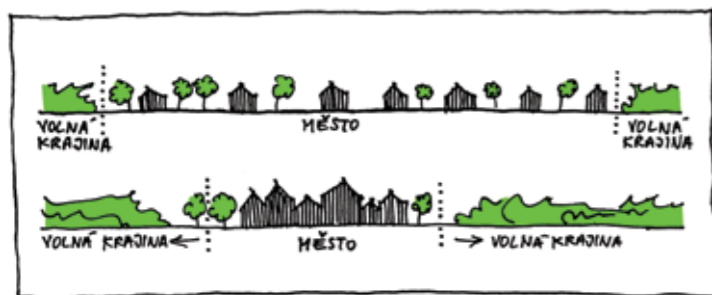
Chybějící osvěta

Mezi lidmi chybí osvěta nejen o územním plánování, ale stavbě měst a tvorbě veřejných prostorů obecně. To se týká jak laické veřejnosti, politiků a úředníků, tak i mnohých projektantů, kteří nezachytili aktuální trendy. Občané se obecně málo angažují, a pokud už ano, omezují se jejich požadavky na:

- víc zeleně,
- víc parkování (samozřejmě zdarma),
- víc zeleně a parkování,
- boj proti všemu novému ve svém okolí (NIMBY efekt),
- zhodnocení vlastního pozemku.

Občanská společnost funguje (či spíše začíná fungovat) jen ve větších městech.

Rozvolněné vs. kompaktní město



Zdroj: soutěžní návrh na revitalizaci Římského náměstí v Brně; autoři: Aleš Stuchlík, Jana Šerá, Milan Šuška

Přežívající zlovyky funkcionalistického a socialistického plánování

Regulace maximálního využití, funkční segregace, minimální odstupové vzdálenosti staveb apod. – Tyto požadavky kdysi vycházely z dobrého úmyslu, dnes však je jejich vyžadování spíše ke škodě. Je potřeba více zohlednit konkrétní podmínky a lokalitu, celorepublikově jednotně nastavené požadavky zabraňují efektivnímu využití území.

Rozvolněné město je městem velkých vzdáleností, velkých záborů krajiny a velkých nároků na dopravu i technickou infrastrukturu – kompaktní město je naopak městem krátkých vzdáleností, četnějších sociálních kontaktů, městem ekonomickým i ekologickým.

Namísto maximálního využití by se spíše mělo regulovat minimální využití. Zeleně a veřejných prostorů by ve městě nemělo být přespříliš. Rozsáhlé a málo využívané plochy (např. volná prostranství na panelákových sídlištích) jsou nákladné na údržbu a nepříjemné k trávení volného času. Množství veřejných prostorů je třeba důkladně promyslet, protože není důležitá jejich kvantita, ale kvalita.

Zdroj: Územní plán sídelního útvaru Třebíč



Spekulace s pozemky

Stane-li se díky územnímu plánu nezastavěné území zastavitelným, mnohonásobně se zvýší cena pozemků a zisk jde ve prospěch jejich majitelů. Ti proto mají zájem na rozrůstání sídel v blízkosti zastavěného území. V některých zemích má na zastavitelné plochy předkupní právo místní samospráva, a to za cenu nezastavěného území. Tím se snižuje tlak na zastavování dalších a dalších pozemků a dává samosprávě lepší možnosti plánování rozvoje území.

Co (ne)řeší územní plán

Územní plán se zabývá funkčním členěním města, přitom pro živě dobře fungující město je žádoucí mísení vzájemně se nerušících funkcí. Do městské zástavby jsou nevhodné jen některé specifické funkce, jakými jsou například těžký průmysl, energetika, logistická a nákupní centra atd. Otázky jak bude město vypadat, jak budou fungovat a vypadat jeho ulice, územní plán neřeší, protože dle § 43 odst. 3 stavebního zákona „nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím“. Regulační plány, jak již bylo zmíněno, se ale dělají jen zcela výjimečně.

Územní plán vs. realita

Dle územního plánu mohla být Znojemská ulice v Třebíči (na mapách níže) městskou třídou s alejí, širokými chodníky, přiléhající zástavbou a rušným městským životem. Namísto toho se stala periferijní dopravní stokou obklopenou parkovišti nákupních center. Zeleň zde reprezentuje pouze neudržovaná tráva v „území nikoho“ mezi cestou a parkovišti. Pro chodce, kteří se zde nemají proč zdržovat, je k dispozici jen několik úzkých spojovacích chodníků.

Zdroj: www.maps.google.cz



Vacant Central Europe

Opuštěné a nevyužívané prostory ve městech se staly tématem mezinárodního projektu Vacant Central Europe, který na začátku letošního roku iniciovalo maďarské Centrum současné architektury – KÉK. Ve spolupráci s institucemi a občanskými sdruženími, které se věnují architektuře a urbanismu, se rozhodli mapovat prázdné lokality a rozvíjet veřejnou diskuzi o jejich budoucím využití. Přestože je v tuto chvíli projekt zaměřen na země Visegrádské čtyřky, problematika prázdných ploch v centrech měst je aktuální i v dalších evropských i mimoevropských státech.



01 Bývalá nádražní budova (Brno-Černovice)

Foto: Archiv redakce



02 Bývalá textilní továrna Vlněna (Brno)

Foto: Ladislav Hora

Nárůst prázdných a nepoužívaných městských ploch a objektů se projevuje jako jeden z důsledků ekonomické krize a proměny způsobu výroby v post-industriální společnosti. Podporován je i současným přístupem k rozvoji měst ve smyslu akceptování vzniku masových obchodních komplexů v blízkosti historických center měst či tolerance k tzv. suburbanizaci, tedy nekonečnému rozšiřování plochy města do krajiny. Nejedná se však pouze o tzv. brownfieldy, ale i obytné domy, bývalé obchody a administrativní objekty nebo například drážní budovy a mnohé jiné. Přitom největší pozornost byla dosud soustředěna právě na zmíněné brownfieldy. S ohledem na potenciální investory jsou dlouhodobě mapované na celostátní i městské úrovni a projekty na jejich revitalizaci již několik let finančně podporuje Evropská unie.

Projekt Vacant Central Europe se naopak zaměřil na lokality menšího rozsahu a do procesu mapování zapojil širokou veřejnost. Data jsou získávána prostřednictvím tzv. crowdmaps, do kterých může přidat informace kdokoli, např. prostřednictvím mobilního telefonu.

Jednotlivá hesla obsahují nejen základní informace, ale uvádí příklady možného budoucího využití či odkazují na podobné příklady z jiných měst. Vzniká tak komplexní informační databáze, která má ambice sloužit nejen majitelům objektů, laické a odborné veřejnosti, ale zejména městu. V plošném měřítku totiž znázornění opuštěných míst odhaluje na mapě měst „ostrovy“, ať už se jedná

o celé čtvrti či pouze ulice nebo jen jejich části. Lokalizace takových celků má s následnou podporou nepochybně pozitivní vliv nejen na rozvoj jich samotných, ale i blízkého okolí (obr. 1, 2, 3).

Důležitým faktorem projektu je propojení více zemí. Dochází tak ke srovnání většího počtu měst a k inspiraci z jejich přístupu. Dá se předpokládat, že městské strategie a plány se v evropském kontextu zásadně neliší, zejména v případě zemí s paralelním historickým vývojem. Objevují se zde principy, ke kterým mnohá města inklinují totožně. Příkladem může být doprava a její přidružené cíle, které se dnes stávají doslova „zaklínadlem“ rozvoje. V každém z měst zapojených do projektu Vacant Central Europe (Katowice-PL, Budapešť-HU, Brno-CZ a Považská Bystrica-SK) lze ovšem vysledovat specifický přístup k problematice opuštěných lokalit a jejich postoje či výsledek konkrétního zásahu se může stát zdrojem informací pro další.

Polské Katowice (obr. 5, 6) dlouhodobě trpěly problémem vykliděných ulic v blízkosti centra. V ulici Mariacká se proto radnice rozhodla nastatou situaci programově řešit nepatrným snížením nájemného a tolerancí hluku ve večerních hodinách. Z veřejných zdrojů bylo investováno do nového dláždění opuštěné ulice a vytvoření ikonického městského mobiliáře. Území svým charakterem záhy oslovilo kreativní sféru. Z Mariacké ulice se během dvou let stalo srdce Katowic – ulice plná obchodů, kaváren a barů, kulturních aktivit i služeb. Dnes se situace mění, do již fungující městské lokality



05, 06 Mariacká ulice (Katowice)



03 Nákladové nádraží (Brno)

Foto: Andrej Nechaj



04 ulice Király (Budapešť)

Foto: Archiv redakce

nastupují etablované komerční značky a řetězce a využívají „ikoničnost“ ulice ve svůj prospěch. Původní nájemci a kulturní scéna sama je současným navyšováním nájemného existenčně ohrožena a postupně vytlačována.

V kontrastu k přístupu města Katowice stojí příklad strategické intervence cenovou regulací v ulici Király v Budapešti (obr. 4). Radnice se zde rozhodla povýšit charakter stávající ulice na obchodní třídu celoměstského významu. Došlo k zainvestování do nového dláždění a podle ověřeného městotvorného klíče rozšíření komunikace pro pěší. Završením strategie bylo navýšení ceny nájmu obchodních parterů. Několik předem předjednaných subjektů se do ulice sice opravdu přesunulo, většina původních obchodníků ovšem ulici opustila. Výsledkem se stal rozklad původní diverzity místa a rapidní nárůst prázdných obchodních prostorů.

V Povážské Bystrici na Slovensku (obr. 7, 8) a v Brně se iniciátorem nárůstu nevyužívaných ploch stalo dlouhodobé plánování s nadregionálním charakterem. V obou případech se jedná o projekty dopravních staveb. Město Považská Bystrica bylo roku 2010 protnuto dálniční estakádou, která se nad ním nese ve výšce 40 m. Touto stavbou se ve městě nově vytvořil prostor pod dopravním koridorem, který je sám o sobě nezastavitelný a stává se tedy volnou nevyužívanou plochou a problematickou lokalitou. V asijském kontextu by toto místo bylo velice rychle zastavěno a přirozeně užíváno, ovšem v našich pod-

mínkách je to jev nereálný. V Brně podobnou roli hraje téměř sto let starý plán na přesun osobního vlakového nádraží. Tento záměr vytvořil v blízké návaznosti na centrum města rozsáhlou prázdnou plochu, která je dlouhodobě deprimována svým statusem. V obou případech vyvolávají tato místa opakovaně veřejnou diskusi a jsou předmětem konfrontací mezi představiteli města a jeho obyvateli.

Jedním ze způsobů, jak se občanské iniciativy a kulturní organizace snaží upozornit na nespokojenost s podobou takovýchto lokalit, jsou akce podporující a informující o tzv. *in between use*, tedy dočasném využití. Poukázat na tento důležitý proces, kterým opuštěné místo může znovu nabýt svou identitu, je jedním ze stěžejních cílů projektu Vacant Central Europe. Situace, kdy vlastník nemovitosti nabídne k užívání prázdný objekt či plochu iniciativám a soukromým subjektům za výhodných podmínek s sebou nese pozitivita pro obě zúčastněné strany. Lokalita se stává důležitým zázemím pro nekomerční kulturní sféru či začínající soukromé podnikání. A jak již bylo uvedeno výše na příkladu polských Katowic, oživení, byť z běžného pohledu neatraktivní lokality, zásadním způsobem místo mění. Důvěra, kterou majitel pozemku či objektu do dočasného užívání vloží, se mnohonásobně vrátí v podobě proměny statusu kdysi opuštěného místa, a to v kontextu celého města.

www.vacantcentraleurope.eu

Jaroslav Sedlák za přispění Šárky Svobodové (4AM Fórum pro architekturu a média)



07 Považská Bystrica



08 Projekt „Medzi mestom a mostom“ organizovaný sružením PBlog



- In between use
- 09 Ruin bar (Budapešť)
 - 10 Múvelődési Szint – Müszi (Budapešť)
 - 11, 14 Nová synagoga (Žilina)
 - 12 Podzemní tramvajová stanice (Brno)
 - 13 Múvelődési Szint – Müszi (Budapešť)

Proměna města



AMSTERDAM – ukázkový příklad proměny města pramenící z dlouhodobé práce odborných týmů

Marketingová strategie města není demokratickým ani centrálně řízeným procesem. Je kombinací mnoha aktivně zapojených lidí různých odborností. V takovém prostředí centrální vedení nemůže fungovat. Zásadní premisou je, že všichni účastníci pracující na brandu Amsterdamu, tvoří na jednom základě a se stejnými nástroji. Pouze kritické body vývoje musí být řešeny z pozice centrálního vedení.

Ještě donedávna návštěvníci Amsterdamu i samotní rezidenti vnímali město Amsterdam jako město drog a prostituce. Alespoň tyto názory shromáždila studie z roku 2003, kterou si samotní radní objednali jako vstup pro svou dlouhodobou strategii. Vedení města si plně uvědomilo, že obraz města silně souvisí s postojem návštěvníků, rezidentů i obchodníků, a ten má přímý dopad na ekonomický i kulturní život města. Studie se pro porovnání ohlížela po dobré praxi Barcelony, Berlína, Dublinu i sousedního Rotterdamu.

Důvody byly vysoká konkurence jiných evropských měst, posílená evropskou integrací, vzrůstající konkurence východoevropských měst investujících do sebe prezentace, slabé využívání

informací města trhem, nedostatečná profilace předností Amsterdamu apod. Volání po jednotné vizi, která by zrodila jasnou identitu města, tak bylo na světě.

Několikaletá marketingová strategie identifikovala oblasti, ve kterých Amsterdam již byl silný – jako kulturní centrum, historické čtvrti se silnou pověstí (Canal city), město setkávání. Dále podtrhla oblasti, ve kterých je potřeba udělat mnohem více práce – město obchodu, město znalostí a město rezidentů. Základní premisou úspěchu pak byla označena kontinuita, neboť se „značka“ města jako každá jiná vytváří dlouhodobě (*tady je náš domácí kámen úrazu*).

Navržená strategie se opírala o tyto zásadní kroky:

1. **Vypracování vize a pověsti (brandu) města Amsterdamu**, které město pouze organizuje a zapojuje do ní všechny relevantní strany. Město stimuluje dodržování této vize své městské části i soukromou sféru skrze strategické a finanční nástroje. Každý rok tak magistrát města nastavuje aktuální marketingovou strategii na základě spolupráce všech odborů (významný organizační počín) i regionálních samospráv a soukromých společností. Společná strategie vede k dosažení kritického úspěchu správného vyznění a dopadu marketingu. Odpovědnost je sdílena všemi zapojenými partnery a město má koordinační a motivační funkci k podpoře sou-



kromých iniciativ. Vedení města založilo fond pro marketing města s čtyřletým cyklem tak, aby bylo schopné jak vymezit priority strategie, tak i získat prostředky na kofinancování konkrétních projektů a aktivit. Totéž udělají i soukromé společnosti. Fond pak povzbuzuje zapojování nových organizací a společností a všechny stimuluje k inovacím. Tato blahodárná spolupráce veřejného a soukromého sektoru má významný vliv na investice ve městě.

2. **Řízení města a jeho pověsti v rámci platformy veřejného a soukromého sektoru „Partneři Amsterdamu“**, která spojuje síly a dohlíží na rozvoj města vedoucí k prosperitě. Tento dohled znamená především odpovědnost za nasazení strategie a podporu novým iniciativám, které propagují značku města. Na jedné straně musí mít tato platforma silné autoritativní zastoupení, na druhé pak silný rozhodovací mandát. Sestává ze 12 členů z řad vedení města, byznysu, vědy a sociálních organizací. Předsedou je starosta města, který je denně v kontaktu se čtyřčlenným týmem, s rozhodovací pravomocí. Vedoucím čtyřčlenného týmu je hlavní ekonom města. Smyslem této organizační jednotky jsou tak jednoznačná rozhodnutí v souladu s dlouhodobou strategií města. Pokud je to možné a posiluje to pověst Amsterdamu, zřizuje platforma nové organizace, které se zabývají konkrétními produkty a cílovými skupinami uživatelů. Pořádání akcí a festivalů je zásadním nástrojem, jak brand města prezentovat a platforma je za ně odpovědná. Čtyřletý cyklus jasně určuje, jakým top událostem se Amsterdam bude věnovat v průběhu cyklu (například evropská a mezinárodní klání, světové výstavy, soutěže atp.). Program je zřizován každé čtyři roky a každý rok je upravován.
3. **Zavedení čtyřletého marketingového cyklu.** Jednou za čtyři roky podají všichni zájemci návrhy projektů na financování z marketingového fondu na základě výzvy sestavené

platformou „Partneři Amsterdamu“ inspirované dlouhodobou strategií města i prioritami soukromých investorů. Síla čtyřletého cyklu přináší dlouhodobé plánování a investice dle strategie a zároveň volnost k inovacím a nápadům jednotlivých zapojených organizací ve stanoveném rámci. Kritéria jsou pro všechny organizace stejná, ale pojetí jejich produktů jsou originální.

Tyto tři domény tak došly k zadání marketingové strategie Amsterdamu – jednotný obrazový styl Amsterdamu pro všechny partnery, jeden základní příběh, jedna strategie pořádání festivalů a akcí, jedna strategie pro mediální komunikaci. Základním předpokladem úspěšné strategie je fakt, že město neřídí všechno, ale jen něco, a v tom ostatním podněcuje aktivity jiných organizací.

18 závěrů k jednotné marketingové strategii města Amsterdam

1. Je nutné využít angažovanost občanů Amsterdamu ve tvorbě města, podpořit jejich aktivity, neboť tak lze dosáhnout velkých výkonů s relativně malými finančními investicemi. Dobrovolné zapojení mnoha organizací a firem je věcí, ze které může Amsterdam těžit.
2. Je potřeba využít silné podnikatelské prostředí; vztahy s mezinárodními firmami a městem je nutné provázet s ohledem na jednotnou marketingovou strategii včetně zakomponování zájmů jednotlivých stran. Takovými společnostmi jsou například Heineken, ABN AMRO, Schiphol, KLM a v mezinárodním rozměru například Philips. Klíčem úspěchu je tak provázet zájmy organizací poskytujících produkty pro masu a středních a malých organizací orientujících se na specifické skupiny zákazníků a organizacemi působícími mezi výrobci a obchodními službami. Každá ze stran se tak zapojuje do společné strategie, protože je to v souladu s jejími aktivitami, a stává se partnerem mnoha kulturních či jiných akcí.

3. Amsterdam se nezabývá jen oblastí města, jeho značka zasahuje i do širšího okolí; Noordwijk se například nazývá „pláží Amsterodamu“. Pro tento účel je tak příhodné využít existující národní či regionální aktivity a vztahy, například iniciativy Amsterdam Plus a Amsterdam Area.
4. Fragmentace organizace není hlavním problémem. Jedna společná vize poskytne dostatečný prostor pro sdílení mnoha zájmů soustředěných na společné konkrétní cíle.
5. Vedení města je partnerem, který může vést tvorbu společné vize a značky Amsterdamu. Existence mnoha vizí v nekoordinovaném prostředí je největší překážkou úspěchu.
6. Největší příležitosti jsou sledovány v organizování velkých akcí a festivalů, na kterých se mohou podílet zapojené organizace. Na mezinárodní úrovni je tak možné marketingovou strategii uplatnit například v mistrovstvích světa plachetnic nebo ve fotbale, muzeu Van Gogha či Rijksmuseumu, fotbalovém klubu Ajax, Amsterdamském maratonu, festivalu kreativních sektorů Jumping Amsterdam, Uitmarkt (zábavní akce spojená s trhy), Koninginnedag (Královniny narozeniny) a Museumnacht (Muzejní noc).
7. Pro úspěch marketingové strategie je potřeba vymezit společné odpovědnosti jednotlivých stran, neboť zájem o spolupráci s městem je značný.
8. Jistá skupina organizací duplikuje role, nebo je jejich role nejasná. Například AmPro je platformou veřejného a soukromého sektoru a její spojitost s vedením města je vnímána jako úzká, proto je potřeba vysvětlit její roli veřejnosti.
9. Některé z organizací jsou příliš malé nebo slabé, aby mohly zásadně přispět k marketingové strategii města, proto je zapotřebí rozběhnout iniciativy na propojení těchto organizací v podobě asociací či kolaborativních platform. Mezi doporučení studie tak patří propojení kultury a byznysu, dopravy a turismu, odborných asociací, města a univerzit či výzkumných organizací, sportovních organizací, se společnými cíli, jakými jsou profesionalismus, kontinuita a předávání znalostí.
10. Vymezení nejdůležitějších oblastí města pro jeho prezentaci (například město obchodu, rezidenční město, kulturní město).
11. Soustředění práce na marketingové strategii různými městskými odbory, jakými jsou ekonomický odbor, odbor vnější komunikace, odbor sociálních věcí, odbor územního plánování a odbor rozvoje města včetně jeho prováděcích firem; kromě jednotného pojetí je například žádáno, aby soukromé iniciativy jako je pořádání festivalů a akcí měly jeden styčný kontakt.
12. Alokování fondů přímo na prezentaci organizačních změn nebo na zvýšení efektivity k ničemu nevede. Mnoho organizací kombinuje obsah i samotné promo a je téměř nemožné zjistit, kolik peněz je investováno do obsahu a kolik do reklamy.

13. Finanční podpora ze strany města má mnoho podob, většinou ve formě mandátní podpory. Především velké organizace ve správe města potřebují posílit vztah mezi marketingovou strategií a produkty a službami na straně druhé.
14. Centralizované vedení je možné; jedna marketingová strategie s jedním koordinátorem. To však vyžaduje peníze. Peněžní toky lze přizpůsobovat dle aktuálních priorit. Stávající organizace se tomuto přístupu přizpůsobí, noví účastníci přinesou nové pohledy na věc. V takovém případě bude město odpovědné spíše za strategii, než za danou instituci, což by byl posun z aktuálně fungujícího modelu.
15. Nově vzniklá platforma by měla profitovat z aktuálně běžících projektů a diverzifikovaných zdrojů; velké množství peněz přináší nízkou efektivitu jejich využití.
16. Paleta promováných produktů skýtá bílá místa, plýtvání veřejnými prostředky a lidskou prací, to vše kvůli neexistující sadě základních dohod. Segmentace cílových skupin se vyvíjí organicky a není důsledkem společné strategie. Víze a směr jsou otázkou dlouhodobé práce a vývoje. Směrem se mívá upřednostněni cílových skupin tak, aby nedocházelo k překryvu (například návštěvy turistů a obchodníků, námořníků...). Lobby jsou příležitostně a orientované na určitý sektor, kritéria pro obchodní delegace jsou nejasná. Studie v tomto případě doporučuje organizovat propagační cesty a obchodní mise pod jednou koordinací, než ponechat vše na iniciativách obchodních společností.
17. PR aktivity a související materiály se významně překrývají a je potřeba tento nedostatek vyřešit, například inspirací z amsterdamského tradičního stylu bydlení, který by podtrhnul cílený dojem pohostinnosti. Jedná se o kombinaci funkcí vstřícného přijetí a poskytnutí informací založená na portálech o ubytování a internetových informačních portálech.
18. Stávající stav v čase zpracování studie (2003) také zůstával v podobě a obsahu propagačních materiálů. Studie navrhla společný základní příběh, grafický image pro Amsterdam, obrazové, mapové a obsahové znaky propagačních materiálů, kalendář akcí a prezentace města na webu.

Základní informace vybrané z analytické studie (Beren-schot 2003) potvrzují, že největší chyby prezentace města tkví v samotné organizaci celého konceptu, v kontinuitě této prezentace a v promítnutí marketingové strategie i do produktů jiných organizací. Pokud marketingovou strategii vymyslí skupina politiků s poradci, nebude výsledek dlouhodobě udržitelný, nebude mít takový úspěch, protože se většina občanů a organizací s ní neztotožní a nebudou ji ve svých produktech a službách dále rozvíjet. Město má zůstat „pouhým“ organizátorem takové kampaně a podpořit zapojení mnoha odborníků, kteří na základě strukturovaného dotazníku a svých odborností dokáží připravit vizi města, jež bude podporována jak občany, tak i podnikatelským prostředím. Navazující článek ukáže, jak se mnoholetá příprava a finanční podpora městu Amsterodam vyplatila.

I amsterdam

Město Amsterdam je ukázkovým městem, jehož vedoucí představitelé přemýšlí o rozvoji města v dlouhodobém měřítku. Je příkladem osvíceného postoje, který se zakládá na jednoduché premise, že má-li vzniknout opravdu skvělý a dlouhodobě udržitelný výsledek, nemůže jej vytvořit skupina zvolených zástupců města, ale širší platforma odborně zdatných jedinců. Osvícený politik je v tomto světle ten, který všemu nerozumí, a proto podporuje vznik takové platformy, která je finančně i personálně zabezpečena k dlouhodobé práci na sestavení vize města, jež se následně promítá i do marketingové strategie.

Výsledná prezentace „I amsterdam“ vtipně kombinuje název města s označením pro informace (I), které dohromady navíc přináší barevně odlišené anglické spojení (I am = já jsem), jež podtrhuje identifikaci občana, návštěvníka či obchodníka s daným městem. Tato slovní hříčka je dokonalým výsledkem marketingové kampaně, neboť je stručná, jednoduchá a přesto obsahově velmi cílená. Je to prostě vymyšlené!

Kromě jednoslovného sloganu přináší strategie jednotný vizuál pro všechny prezentační nástroje, dále společné sleeve médium či informační nástroje v podobě webu či mobilních aplikací.



Ve stručnosti si je představíme, aby předchozí obecně laděný článek přinášející informace před prací na vlastní strategii z roku 2003 byl doplněn o aktuální výsledky, které přinesla soustředěná činnost města a jeho partnerů za víc než 7 let práce.

Webový portál www.iamsterdam.com

Vícejazyčný informační portál města Amsterdam je barevně velmi jednoduchý a i přes množství poskytovaných informací přehledný. Obrací se ke třem typům uživatelů – návštěvníkům (turistům), rezidentům (občanům) a obchodníkům. Kromě nabídky služeb města, jakými je vyhledání ubytování, cestování veřejnou dopravou či promo kulturních akcí, nabízí web i možnost využít sociálních sítí. Aplikace Iamsterdam tak sbírá i personalizované údaje, jakými jsou například (veřejný profil na Facebooku, seznam přátel, vlastní seznamy přátel, vybrané příspěvky, aktualizace stavu, oznámení polohy, aktuální místo pobytu) a k údajům (aktualizace stavu a oznámení polohy) vašich přátel. Tím nabízí i možnosti neplánovaných setkání s přáteli, kteří čírou náhodou taktéž dlí v daném městě.

Kromě služeb města a osobního rozměru skrze sociální sítě web dále nabízí tipy na výlety a zábavu včetně organizace cesty. Stručně řečeno web nabízí veškeré informace a možnosti,

kteří by návštěvník, ale i občan města, mohl využít, včetně příslušné podpory. Kromě informační podpory nabízí web i společné slevové médium, městskou kartu, která vytváří abonmá, tedy na jedné straně stabilní příjem do městské pokladny, na druhé straně je pobídkou návštěvníkům, aby navštívili konkrétní pro-movaná místa ve městě, se slevou, a tím se seznámili, jakým je Amsterdam vlastně městem (podrobněji viz níže).

Informační centrum

Moderní informační centrum s prodejem všech možných lístků na jednom místě (Ticketshop Leidseplein) je ideálním centralizovaným řešením pro ty, kteří řeší vše na poslední chvíli, či vždy osobně „na přepážce“. Lze zde zakoupit lístky na různé show, koncerty klasické či populární hudby, divadelní představení, opery a muzikály, akce a festivaly, komediální vystoupení, vstupenky do muzeí a na výstavy. Centrum nabízí i tzv. last minute lístky za snížené ceny či klasické předplatné. V centru si lze také zakoupit dárkové vouchery, lístky na městskou dopravu či stravenky. Centrum je plné brožur, letáků a program kin, které si lze zdarma odnést s sebou na putování Amsterdamem.

Vstupenky za polovinu

Vstupenky last minute jsou za polovinu a jsou dostupné na vybraná představení od 12:00 každý den. Informace o nich jsou dostupné na webu již od 8 hodin ráno.

Městská karta

Kromě speciálních věrnostních karet do divadel a kin město Amsterdam nabízí i své základní médium – městskou kartu I amsterdam. Ta nabízí možnost navštívit vše, co město nabízí. Světová muzea, výlet lodí po kanálech či ochutnávky místních specialit, to vše lze díky kartě získat zdarma nebo za výraznou slevu. Městská karta umožní cestovat městskou dopravou zdarma. Karty lze zakoupit na 24, 48 nebo 72 hodin.

Městská karta v roce 2013 nabízí a promuje tyto služby:

- Podrobnou mapu města.
- Neomezené použití městské dopravy (GVB autobusy, tramvaje i metro).
- Volný vstup do 38 nejlepších muzeí a atrakcí Amsterdamu.
- Zlevněný vstup do Rijksmuzea (od 13. dubna 2013).
- Jednu cestu lodí vyhlášenými kanály.
- Slevy na atrakce, koncerty, divadla, pronájmy, restaurace a mnohem víc.
- Reklamní předměty, zábavná překvapení a speciální měsíční nabídky.
- Volný vstup do 8 atrakcí a 5 slev ve skanzenu Zaanse Schans.
- Volný vstup do 3 muzeí a 4 slevy v Haarlemu.



Mobilní aplikace městské karty I amsterdam

Mobilní aplikace nabízí všechny důležité turistické informace. Tato skvělá nová aplikace do Vašich chytrých telefonů usnadní orientaci v bohaté nabídce města. Aplikace obsahuje detailní informace o každé atrakci, která se stala součástí městské karty. A navíc se nikdy neztratíte. Integrovaná mapa Vám pomůže naplánovat nejrychlejší cestu pěšky z Vaší aktuální pozice do dalšího místa, které chcete vidět. Aplikace je k dispozici jak pro iPhone, tak i Android zdarma.

Aplikace umožní jednoduše prozkoumat, co všechno můžete v Amsterdamu zažít:

- Obsah je uložen lokálně, tzn. nejsou potřeba drahé poplatky za roaming.
 - Nejlepší atrakce lze uložit ve složce oblíbené.
 - Aplikace vybere vždy nejrychlejší cestu pěšky k dané atrakci.
 - Aplikace nabídne aktuální informace o všech atrakcích zdarma či ve slevě, jež jsou zahrnuty ve Vaší městské kartě.
 - Aplikace ale neřeší jen Amsterdam! Aplikace obsahuje informace o top atrakcích a nabídek ze 32 měst z celé Evropy, více na www.europeancitycards.com
- Určitě se brzy v seznamu objeví i jiná česká města, než jen Praha.

Další městské mobilní aplikace Amsterdamu

Existují i jiné mobilní aplikace, které usnadní příjezd do města, či samotný pobyt. Umožní naplánovat toulku nočním životem města, zjistit vhodná letecká spojení, najít nejbližší zastávku městské dopravy; poskytnou průvodce historickým městem apod. Knižní vydání průvodců tak již nejsou potřeba.

Některé doporučené mobilní aplikace pro návštěvníky města:



Aplikace GVB

Oficiální aplikace od hlavního provozovatele veřejné dopravy ve městě (GVB) Vám pomůže se zorientovat v systému veřejné dopravy osob, v anglickém a holandském jazyce.



Aplikace 9292ov

Tato užitečná aplikace Vám pomůže nalézt cestu v celé aglomeraci Amsterdamu, poskytne informace o veřejné dopravě v celém Holandsku v anglickém a holandském jazyce.



Plánovač jízdy NS Reisplanner

Oficiální aplikace holandských drah (NS) je doporučena těm, kteří hodlají cestovat mimo Amsterdam. Nabízí informace o odjezdových časech spojení, navrhuje optimální trasy, ceny a dokonce i informace o výlukách, v anglickém a holandském jazyce.



Letiště Schiphol

Tato aplikace usnadní přílet i odlet z města. Poskytne údaje o odletech a přiletech, umožní rezervovat taxi nebo parkovací místo a nabízí i užitečnou mapu letiště pro snazší orientaci na místě, v anglickém a holandském jazyce.



Počasí – Weer Online

Rozmyslete si, co si zabalíte na cestu, co budete nosit a zda si vzít s sebou deštník pomocí této aplikace. Poskytne 14denní předpověď jak pro Amsterdam, tak i dalších 14 lokalit v celém Holandsku, v anglickém a holandském jazyce.



Amsterdam očima Anne Frankové (Anne's Amsterdam)

Tato aplikace nabízí možnost vidět Amsterdam za druhé světové války očima Ann Frankové, kterou proslavil její deník psaný v době, kdy se skrývala v Amsterdamu. Aplikace nabízí fotky, videa a osobní příběhy a navede Vás na 30 historických míst po celém městě, v anglickém, německém a holandském jazyce.



Jazykový pomocník pro světoběžníky (World Nomads Dutch Language Guide)

Mnoho z občanů Amsterdamu hovoří anglicky, ale určitě zanecháte dojem, když jim dokážete říct pár frází v jejich mateřštině! Tato aplikace Vás naučí pár základních frází, v anglickém a holandském jazyce.

Všechny popsané aplikace jsou poskytovány zdarma.

Obchodní nabídky značky I amsterdam

Od značkových svetrů a mikin až po obaly na telefony a dětské oblečení; obchodní nabídka produktů značky I amsterdam je opravdu bohatá.

Navíc jsou každý měsíc nabízeny velké slevy na konkrétní zboží značky I amsterdam návštěvníkům webových stránek. V září 2013 tak kupříkladu byla nabídka podpořena producenty kancelářských potřeb (drobností) 20 % slevou. Jako dárek zdarma byste při objednávce nad 50 Euro dostali pero značky I amsterdam. Informace o slevové nabídce na příští měsíc je také vždy aktuálně k dispozici. V říjnu 2013 se trochu ochladí, proto je ve slevové nabídce k dispozici mikina s kapucí a cestovní hrnek na horkou kávu.



Závěr

Omlouvám se za ten poslední slevový guláš! Uvedenými informacemi jsem se snažil příkladně ukázat, že marketingová strategie přiměje město se chovat obchodně, tj. umožnit zákazníkovi (občanovi, návštěvníkovi či obchodníkovi) rychle a snadno získat potřebné informace o městě, nalákat jej na aktuální atrakce a kulturní tipy, usnadnit rozhodování, zda jíst v restauraci, a pro kumpěchlivé nabízí lokální obchodníci vše, co si hrdlo zevnitř i zvenku ráčí.

Marketingová strategie je opravdu komplexní víceletou strategií města, zapojuje lokální firmy a podporuje jejich uplatnění na trhu. Právě obchodní a informační soustředěnost do jednoho média (značky) maximalizuje jak využívání poskytovaných lokálních služeb a produktů, tak i kulturních institucí. Tím významně přispívá k oživení lokální ekonomiky i kulturního vyžití návštěvníků i občanů. Návštěvníkům nabízí pocit jistoty, informační opory a pomoci v případech nesnáží.

Pevně věřím, že příklad Amsterdamu se může stát dobrým návodem pro mnohá česká i slovenská města. Dlouhodobá marketingová strategie určitě stojí za to a investice do víceleté přípravy se celému městu mnohonásobně vrátí. Tak pojďme do toho!!!



Ekonomika sdílení

je novým společenským trendem, kterým obyvatelé a různé organizace reagují na sociální problémy primárně způsobené velkými nadnárodními subjekty a rozpínajícím se materialismem.

tovatelé pojištění, kteří při hledání vhodného obchodního modelu, jenž je výhodný především pro ně samé, docházejí k modelům, které nikam nevedou. Kolaborativní spotřeba roste od trendu pro mladé a občany měst k životaschopné alternativě vhodné pro každého. Od pronájmu filmu online (například systém Netflix) k pronájmu gauče od cizího člověka (např. systém CouchSurfing) mění ekonomika sdílení způsob, jakým se chováme, konzumujeme, hledáme nové možnosti a rozhodujeme se o závazcích. Tento jev se netýká jen získání přístupu k novým vozům a nejnovějším filmům, jedná se také o vytvoření nového modelu obchodování jednotlivců, vytvoření smysluplných obchodních vztahů a vytvoření pocitu důvěry mezi zapojenými aktéry.

Nová ekonomika sdílení představuje pro nás spotřebitele neomezené možnosti redukovat naše utrácení. Přináší tak řadu velkých výzev pro podniky, protože konfrontuje tradiční pojetí vytváření poptávky spotřebitelů po nákupu. Firmy budou muset přehodnotit své distribuční modely, které povzbudí sdílené vlastnictví, jakož i produktové řady, které budou podporovat multi-uživatelské životní cykly výrobku. To česky v důsledku znamená, že ekonomika sdílení přinese tlak na kvalitu a vyšší životnost výrobků, například elektrospotřebičů, jež budou určeny pro více uživatelů. Většina současných obchodních modelů je zaměřena na jednotlivé uživatele a nezdá se, že by se mělo něco změnit. Výrobci nevyrobí doposud své výrobky pro organizované skupiny uživatelů, kteří jejich výrobek sdílí, na druhé straně organizované skupiny neřeší, jak je výrobek navržen, ale jak jej mohou sdílet. Jak lze tyto dvě nepropojené tendence spojit? Jen udržitelnými obchodními modely. Jejich příklady uvádíme v následujících článcích této rubriky.

Nemusíme mít aktuálně všechny odpovědi, jak bude tento trend fungovat, ale je potřeba o tomto fenoménu vědět a využít jej ku prospěchu svého města. V tomto ohledu se hovoří o tzv. „**zelené ekonomice**“, tedy ekonomickém modelu, který nezatěžuje městskou kasu a má blahodárny dopad na řešení problémů především v sociální oblasti. Tato praxe podporuje sociální udržitelnost tím, že vytváří společenství lidí, kteří se chtějí podílet o to, co vlastní, s podporou a důvěrou mezi aktéry. Vytváří se tak čínorodé a samostatné organizace – komunity, které vědí, co chtějí, a aktivně získávají finanční i jiné prostředky k realizaci svých cílů. Tento koncept také podporuje udržitelnost životního prostředí tím, že používané výrobky fungují déle, nevyhazují se, ale opravují, čímž se snižuje množství elektronického odpadu. Jsme na pokraji nových ekonomických a společenských vztahů, které budou mít dopad na naše životy, ať už chceme, či nechceme. Otázkou zůstává, jak na ně budeme připraveni, jak se zapojíme a jak naše město bude ochotné a pružné k možné všestranné výhodné spolupráci.

Důvodem, proč o ní píšeme, je existence již prověřených a stále přibývajících organizací a systémů, jež umožňují sdílet nabytý majetek se sousedy a potřebnými, a tím na jedné straně snižovat potřebu konzumovat, na druhé straně přirozeně a mnohdy nenákladně řešit potřeby lidí. Tento trend je ve vyspělejších státech na významném vzestupu, u nás teprve na začátku. Vedení měst má velkou příležitost inspirovat se vyzkoušenými modely organizace a správy a adresně podporovat aktivity, které jejich obyvatelům opravdu pomohou. Následující text pochází z prostředí Spojeného království, které nám ukazuje vývoj společnosti, jenž u nás teprve zapouští kořeny. Nicméně i u nás lze nalézt podobné služby a portály, které nabízejí možnost svůj majetek sdílet, zaplatit zlomek ceny za starší výrobky apod.

Definice vlastnictví se mění. Mnohem méně se zajímáme o vlastnění věcí a hromadění bohatství prostřednictvím dlouhodobých investic a v době ekonomického útlumu jsme nedostatkem finančních prostředků a pracovních příležitostí motivováni ke změně. Proto stále více hledáme věci, které neznamenají velkou finanční nebo časovou investici; takové věci nalzáme na různých slevových portálech a v second handech. Stále více konzumujeme produkty a služby prostřednictvím pronájmu, sdílením s jinými zájemci či předplatným. Být „společensky připojen“ už neznamená jen znát hodně lidí, se kterými se podělím o své novinky; v současné době se jedná spíše o to znát hodně lidí, se kterými se podělím o své věci, a to buď zdarma, nebo za zlomek tržní ceny. Celý koncept se tak opírá o spolupráci při konzumaci, tzv. kolaborativní spotřebě.

V červnu 2013 časopis The Economist prohlásil, že tato „zákazková“ spotřeba je stále v procesu vývoje; podtrhuje to fakt, že nový model láká i „velké kluky“, jakými jsou výrobci, regulátoři trhu a posky-

CITY PUNK

Koncept chytrých měst má jediný cíl – aktivizovat občana, zapojit ho do procesu tvorby města, v němž žije, neboť jen tak lze vytvořit zdravý vztah jednotlivce k celku, který se následně promítne do jeho chování k okolí, sousedům i majetku. Jedná se o proces kultivace týkající se nejen jednotlivých občanů, ale i představitelů měst.

10 tipů pro změnu: Sdílená ekonomika

Jak je možné podpořit lokální ekonomiku sdílení, vybudovat komunitu a zlepšit „odolnost“ městských čtvrtí?

Zde představujeme deset projektů, které vytvářejí změny na místní úrovni. Netvrdím, že jsou všechny kulturně relevantní pro naše země, ale mnohé mohou fungovat i u nás. Jednotlivým případům se dle Vašeho zájmu budeme věnovat v příštích číslech časopisu:

- **Snižte plýtvání potravinami:** Existuje celá řada programů zaměřených na shromažďování jídla, které by jinak skočilo v odpadu, a jeho přerozdělení lidem v nouzi. Fareshare (www.fareshare.org.uk) živí každý den více než 43.000 lidí po celé Velké Británii Německu a Francii, Disco soup (www.shareable.net) kombinuje poskytování potravin s produkcí hudby. Vyřazená zelenina z místních trhů a od jiných dodavatelů se uvaří ve formě polévky, která je poskytována bezdomovcům.

- **Vytvořte dostupné bydlení:** Společné bydlení získává na oblibě, neboť krize v oblasti bydlení nevykazuje žádné známky slábnutí. Jedním z nejúspěšnějších projektů je Lilac Leeds (www.lilac.coop), společenství 20 slaměných domů v západní části města Leeds. V konceptu společného bydlení žijí členové ve svých domovech, ale sdílejí a rozvíjejí společenství, s funkcemi, jako je společný domovní prostor, kde členové mohou přijít na společné jídlo, do společné prádelny a na společnou zahradu.

Lilac, komunitní bydlení ve městě Leeds



- **Podpořte komunity spotřebujících místní produkci jídla:** Jablka za vejce (Apples for eggs, www.applesforeggs.com) je komunitou vyměňující si vytvořené produkty. Pořádá společenské akce výměny potravin po celé zemi, na kterých místní výrobci vyměňují své zemědělské produkty za výrobky vytvořené nebo vypěstované jinými. Žádné peníze nemění majitele, měna je obsažena v produktu, a celý koncept podporuje jak vytváření komunit, tak i místní dodavatele potravin.

- **Předejte prázdné prostory komunitám:** Co se stalo, když se sklad potravin o rozloze 14.000 čtverečních metrů v San Franciscu pronajal místní komunitě za jeden dolar (www.shareable.net)? Nebo když byla bývalá továrna na tabák v Madridu určená k budoucí revitalizaci předána komunitě do doby revitalizace (www.latabacalera.net)? Existují stovky projektů využívajících prázdné obchody a budovy pro kreativní změny, ale tyto dva ukazují, čeho lze dosáhnout, pokud se nápad opravdu ujme v dostatečném rozsahu.



- **Nabídněte společně sdílené pracovní prostory:** Podnikatelé a lidé, kteří byli „vyhnáni“ při zhroutilí místního průmyslu v jižní Itálii, byli inspirováni k vytvoření nových možností obživy projektem Casa Netural (www.benetural.com). Projekt funguje ve venkovském regionu Basilicata a nabízí prostor pro místní obyvatele, aby spojili své síly a znovu si představili budoucnost jejich oblasti. V městských oblastech na celém světě síť Hubs (www.the-hub.net) dělá něco podobného, bohužel zde není zastoupeno ani jedno české nebo slovenské město.

- **Nastavte místní knihovny jako místa pro sdílení pomůcek a hraček:** B & Q je Street Club (www.streetclub.co.uk), který pomáhá místním komunitám sdílet pracovní nástroje se svými sousedy. Ale nástroje v podobě knihovny – formálně i neformálně zřízené – zde byly po mnoho let, a to zejména ve Spojených státech, kde někteří fanové vytvořili i návod pro jejich zřízení (www.newdream.org).

- **Podpora starších občanů pomocí výukových programů sdílení dovedností:** Komunita sdružená jako asociace Phinney (www.phinneycenter.org) provozuje řadu akcí a programů pro zapojení svých členů, které pomohou posílit místní komunity, včetně sítě pomocníků, jež dobrovolně pomáhají starším členům s drobnými pracemi v jejich domovech. Participle's Circle (www.dev.southwarkcircle.org.uk) je projektem, který se opírá o schopnosti místní sociální sítě na podporu seniorů v jejich komunitě.



- **Podpořte společenské akce a místní burzy:** V Brightonu se pořádalo několik „crowdsharing akcí“ (akcí, do kterých se zapojují mnoho lidí, aby se na něčem podíleli) včetně projektu Sharing Games (www.thepeoplewhoshare.com), na který dorazilo velmi mnoho lidí z místních komunit vyměnit oblečení, knihy, hračky a jídlo. Tato burza byla spojená se dnem zábavy a legrace, vystoupeními a performancemi. Aktivita crowdshare tak ukazuje „potenciál sdílení“ v akci.



- **Vytvořte prostor pro sdílení dopravních systémů:** Úspěšná opatření začínají mít negativní dopad na veřejnou dopravní infrastrukturu v mnoha městech. Udržitelná doprava vyžaduje komplexní přístup s využitím existujících možností přepravy a především s komplexní regulací (o celém konceptu budeme psát v dalších číslech). Koncepty sdílení jízdních kol, osobních vozidel a motocyklů jsou již v některých zemích běžnou součástí přepravy obyvatel ve městě. Rodí se i další alternativy, o jejichž udržitelnosti se určitě časem přesvědčíme, například lokální autobus jezdící na bionaftu zpracovanou z již použitých olejů z místních restaurací (www.thebiglemon.com) nebo příklad programové politiky města Barcelona směrem k cyklistické dopravě (www.shareable.net).



- **Vybudujte kulturu sdílení:** Horské městečko v Severní Karolíně (www.shareable.net) nabízí model pro celou komunitu postavenou kolem sdílení. Jejich aktivity se zakládají na společných večerech a síti komunitou spravovaných zahrad, na dlouholetém lokálním systému výměnného obchodování a novým volným trhem, na který mohou lidé přinést své nechtěné „zboží“ na výměnu. Město spojuje staré způsoby sdílení s využíváním moderních technologických nástrojů.



Těchto deset příkladů uvádíme jako jakýsi startovací set možných oblastí zájmu, které lze následně více prozkoumat a popsat. Představují možnou inspiraci i pro naše města, vychodiska z aktuální frustrace politického a morálního stavu naší společnosti pro ty, kteří nechtějí být závislí na konzumaci zboží i informací, které nám stávající systém nabízí. Nastartování podpory těmto konceptům je prvním krokem ke změně našeho smýšlení, přístupu k životu i světu okolů a udržitelnému vývoji našich měst směrem k soběstačnosti a prosperitě.

Jak vytvořit ekonomiku sdílení: Benita Matofska



Benita Matofska založila v roce 2011 organizaci „Lidé, kteří sdílejí“ s cílem koordinovat hnutí globálního sdílení a najít jeho místo v hlavním proudu (mainstream). Tento rozhovor předkládá fakta, jak obrovský dopad má prostý akt sdílení jak na místní ekonomiku, tak i na řešení globálních problémů.

Ve vaší zprávě o stavu ekonomiky sdílení tvrdíte, že ekonomika sdílení bude významnější než průmyslová revoluce? Můžete to vysvětlit?

Jsou období, kdy se svět zásadně mění. Podívejme se kupříkladu na průmyslovou revoluci a na to, co znamenala z hlediska naší ekonomiky a společnosti. Věci již nikdy nebyly stejné jako před ní. Nyní procházíme něčím podobným s využitím technologií a v kombinaci s tím, že úroveň spotřeby není udržitelná, a že je tudíž třeba, abychom se kulturně posunuli směrem ke sdílení. Existují dvě věci, které nemůžeme změnit: skutečnost, že planeta má omezené zdroje a že naše populace neustále roste. Nemáme žádnou kontrolu nad daným vývojem, ale máme neomezené možnosti sdílení. Kolaps světové ekonomiky ovlivnil každého z nás, na všech úrovních společnosti, a mnozí lidé museli přehodnotit svůj životní styl. Ale celá generace vyrostla v prostředí, kdy se dělí o své zkušenosti prostřednictvím sociálních médií a prostřednictvím technologií byla změněna celá průmyslová odvětví.

Při vytváření a vývoji systémů, které umožňují věci sdílet, dochází k obrovskému posunu a i v nabídce nových produktů. Vidíme posun od zastaralého modelu spotřeby. Vlastnictví se stává velmi nechtěným jevem a je žádoucí být spíše chytrým a hospodárným spotřebitelem, než majitelem. Příběh společnosti Kodak ukazuje, že pokud nechcete sdílet, nemusíte přežít. Měli jsme nedávno diskuse u kulatého stolu s podniky, včetně KPMG a Marks a Spencer; diskuse,

kteří by se ještě před rokem vůbec nemohly konat. Skutečností je, že se budeme muset naučit sdílet, abychom jako společnost v budoucnosti vůbec přežili.

Nacházíme se už v bodu zlomu v rámci vstupování do hlavního proudu?

Ještě nejsme součástí mainstreamu, ale již tam směřujeme. Již jsme některé staré návyky opustili. Všichni na určité úrovni sdílíme, ale technologie pro podporu sdílení jsou zcela novým trendem. Jedná se totiž o použití technologie pro propojení lidí v reálném, nikoliv jen virtuálním světě. Lidé se mě často ptají, co je slabým článkem nové ekonomiky? Znamená to, že lidé budou vyřazeni z práce? Můj názor je, že toto není nevýhoda. Lidé jsou potřební k provozování služeb sdílení, a my se stále více posouváme k modelu založenému na službách – tedy modelu, který klade lidi do centra zájmu a je mnohem více zaměřen na lidi a komunity než na věci. Mění se povaha produktů, ale je tu také sociální faktor. Když lidé sdílí, dostanou se do kontaktu s jinými lidmi, mohou vytvořit komunitu a celý vztah je postaven na lidské komunikaci, spíše než na anonymních transakcích. Když budete komunikovat lineárním způsobem – půjdete do obchodu a koupíte si například boty – nemusíte mít žádný vztah s prodávčem. Pokud se ale zaregistrujete na sdílení vozidla (car-sharing) nebo sdílení oblečení, stáváte se členem komunity.

Jak může sdílení podpořit místní ekonomiku?

Podstatná část ekonomiky sdílení stojí na motivaci lidí kupovat lokální produkty a zapojit se do místní ekonomiky. Vytvořili jsme webové stránky (www.compareandshare.com), které agregují veškeré aktivity sdílení, počínaje společnostmi provozujícími car-sharing. Web dává možnost vyhledávat v lokálním měřítku a zapojit se do lokálních aktivit, což má sociální rozměr, jak se setkat s lidmi ve vašem okolí. Většina iniciativ sdílení se zakládá na půjčování věcí mezi dvěma lidmi – zapůjčení vrtačky od souseda, nebo sdílení majetku například pro účel rozvíjet komunitu tak, aby byla odolnější. Mohou tak vzniknout zdroje příjmů pro místní obyvatele, například z pronájmu části jejich bytových prostor. Existuje spousta důkazů, že když lidé používají služby sdílející majetek, jako je Air BnB (cs.airbnb.com), je jejich přínos pro místní ekonomiku mnohem vyšší, než by byl, kdyby byli ubytováni v hotelu, protože používají místní trh a restaurace a hledají služby pro své potřeby v lokálním měřítku, nikoliv od globálních hráčů.

Jaké je město, které podporuje sdílení?

V San Francisku a v Soulu místní úřady přijaly strategii a věnovaly prostředky do systémů sdílení a nazývají se města, která podporují sdílení. Zkoumaly totiž částku, již vygeneruje místní hospodářství,

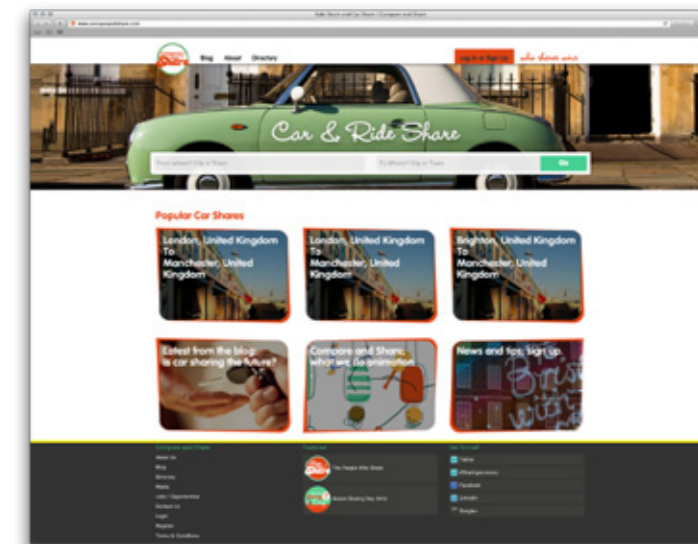
pokud budou klást důraz na sdílení zdrojů. Město podporující sdílení je městem, které umožňuje lidem fungovat v komunitách a aktivně hledat a sdílet nevyužitý zdroj. Můj názor je, že jeden z nejlepších způsobů, jak motivovat občany ke sdílení, je přijmout představu o statusu města, které podporuje sdílení. Pokud nejvyšší vedení města říká: „Jsme městem, které podporuje sdílení a budeme zavádět systémy pro sdílení“, pak náhle spousta věcí nepodléhá složitému procesu veřejných zakázek, město není vázáno tím, s kým spolupracuje či jak jeho oddělení pracují. Celý příběh města se odehrává kolem sdílení. V San Francisku otevřeně podporují služby sdílení, odstraňují všechny překážky, pokud jde o místní předpisy, aby lidé mohli sdílet, podporují dovednosti pro sdílení a zastřešují různé akce, aby proces co nejvíce usnadnili. Řada místních úřadů se v tomto roce připojila k akci Globální den sdílení. Uspořádali jsme velký oběd v naší ulici v Brightonu, který poskytl prostor lidem pro sdílení jídla; jednoduchá událost, která měla velký vliv na naši komunitu. Žila jsem v New Yorku a v určité dny v týdnu mohli lidé dát ven na ulici nechtěné věci. Lidé tak věděli, že v určitý den zde mohou nalézt například nábytek a existovala městem stanovená pravidla pro to, aby se z ulice nestalo smetiště. Takže město podporující sdílení je městem, jehož procesy jsou méně byrokratické. Jedná se o vytváření otevřených partnerství a spolupráce a otevřených a všem přístupných systémů. Průřezové vztahy jsou srdcem ekonomiky sdílení, a proto je potřeba začít dlouhodobě budovat vztahy mezi veřejným, soukromým a neziskovým sektorem.

Město podporující sdílení je městem, které umožňuje lidem fungovat v komunitách a aktivně hledat a sdílet nevyužitý zdroj.

Jak může pomoci sdílení s dnešními obrovskými sociálními a ekonomickými problémy?

Městské části by měly identifikovat nevyužitá kapacity i prostory a propojit je s potřebou. Vzniká tím spousta starostí, ale také spousta přínosů. Je třeba odpovídat na problémy lidí, zejména ze spodního konce spektra ekonomické soběstačnosti, jak jim umožnit přístup k základním potřebám jako je jídlo, přístřeší, přístup do prostor pro podnikání. Počet lidí trpících nedostatkem potravin nikdy nebyl vyšší, a přitom se vyhazuje až 15 milionů tun potravin do odpadu, které by mohly být sdíleny. Fareshare (www.fareshare.org.uk) se zabývá distribucí potravin těm, kteří žijí v chudobě, a taková podpora je velmi důležitá z hlediska místní ekonomiky. Nevyužívané prostory mohou být nabídnuty k využití, což přinese podporu místní ekonomice. Častou veřejnou službou, která je již v mainstreamu, je sdílení vozidel (vizte například městský systém v Amsterodamu, kde je aktuálně registrováno již 11 tisíc lidí, pozn. redakce). Existuje i poskytovatel veřejné dopravy, který podporuje ve svých autobusech sdílení knih.

Sdílení pomáhá minimalizovat vznik odpadů a pomáhá řešit i zdravotní problémy naší civilizace, a to snížením osamělosti a úzkosti skrze možnost zapojení se a spolupráce. Ekonomika sdílení je jednoduchým řešením globálních problémů; Nejde jen o kolaborativní spotřebu, ale o skutečnou, hmatatelnou praktickou novou ekonomiku. Jedná se o evoluční stupeň nového typu ekonomiky.



Doporučené postupy Haag

Zapojení občanů do rozvoje města Haagu

Samospráva v Haagu podporuje strategii stimulovat obyvatele, aby rozvíjeli a financovali svá vlastní opatření udržitelnosti. To posílí jejich zapojení do vlastního projektu. V několika čtvrtích již lidé po té příležitosti „skočili“.



Ve čtvrti Vogelwijk v Haagu používají obyvatelé své vlastní peníze k obnovení provozu stávajícího neaktivního větrného mlýna a uvedli jej zpět do provozu. Tento mlýn se nachází v dunách vedle této čtvrti a poskytuje zelenou energii pro 450 domácností. Je to vynikající příklad aktivního zapojení občanů, přičemž obyvatelé jsou plně odpovědní za takovou iniciativu udržitelného rozvoje i její realizaci. Tímto způsobem navíc pomáhají Haagu k dosažení svého strategického cíle, a to být klimaticky neutrální do roku 2040. Samospráva udělala vědomou volbu projekt nekoordinovat, ale aby to byli sami občané, kteří budou projekt řídit.

Podpora v počáteční fázi

„Všimli jsme si, že mnoho lidí, kteří žijí v Haagu, chce přispět k cíli městské strategie – klimaticky neutrálnímu městu. Máme z toho velkou radost“, říká náměstek primátora pan Baldew-singh (z oblasti Udržitelného rozvoje a životního prostředí). „Vždycky je to stejné, lidé často obtížně činí první krok. Například nevědí, jaká opatření mohou provést sami, nebo jaká je možná finanční podpora.“

My je můžeme podpořit zejména v počáteční fázi procesu. Pomoc může mít podobu energetické analýzy domu a přípravy obchodního případu, jakož i proces územního plánování pro danou oblast.

Někdy lidé dávají přednost konkrétní technologii (např. solárním panelům), ale pro danou oblast mohou existovat i jiná lepší řešení. „Použitím infračerveného skenování můžeme identifikovat úniky tepla v domácnostech. Možná, že opatření, jako je zateplení domů, bude mít mnohem větší vliv na spotřebu energie,“ vysvětluje Baldew-singh. „Sdružení rezidenti mají často ambiciózní plány, jejichž realizace si vyžádá delší čas, například zřízení jejich vlastní energetické společnosti. V takových případech doporučujeme, aby se rozhodli pro projekt, který má viditelný dopad na okolí v krátkodobém horizontu, například kampaň pro LED světla. Tímto způsobem lze udržet nadšení mezi již zapojenými obyvateli a zároveň stimulovat ostatní, aby se připojili.“

Sdílení zisku

Důležitým prvkem tohoto přístupu je, že obyvatelé prostřednictvím založeného družstva mohou vydělávat v rámci své obce. 110 členů Stichting Vogelwijk Energie(k) (Energetické nadace Vogelwijk), investovalo po 500 Eurech každý a výměnou získali slevu na jejich účty za energii. Je důležité, aby lidé mohli investovat své vlastní peníze a získat podíl na zisku. To zvyšuje jejich zapojení. „Lidé musí cítit: toto je můj projekt. A obec může být v tomto partnerem,“ uvádí Baldew-singh. „Pokud jde o finance, obec přispívá pouze v počáteční fázi. Kromě toho radíme zapojeným občanům po celou dobu realizace projektu, jak mohou jednat s dodavateli, jak mohou zlepšit vztahy s podnikatelským sektorem a jak mohou zapojit do projektu lidi s různými druhy zkušeností.“

Průkopníci

Obec v Haagu také podporuje obyvatele jiných čtvrtí, aby si rozběhli své vlastní projekty udržitelného rozvoje. Nedávná analýza ukazuje, že 15 z 60 čtvrtí v Haagu mohou působit jako průkopníci, například proto, že se nachází v blízkosti moře, a proto mohou využívat příležitost větrných elektráren.

Nebo proto, že obyvatelé mohou sami shromáždit potřebné finance. V šesti čtvrtích již obyvatelé projevíli zájem o vypracování plánů udržitelnosti.

„Podpora iniciativy je proces, který potřebuje svůj čas. Jedná se o přechod. S tímto přístupem však bude trvat déle, než uvidíme výsledky. Ale pokud obyvatelé sami převzou iniciativu, bude změna v chování trvalou.“

www.denhaag.nl



Aktivní doprava

Když si zadáte do Googlu název rubriky CITY LIFE, naleznete počítačovou hru, bankovní kartu či luxusní magazín pro Pražany. Mohu Vás ujistit, že ani o jedné z těchto možností zde psát nebudeme. Prostředí, ve kterém žijeme či pracujeme, se na nás významně podepisuje. Šedivé, špinavé, ošuntělé, neudržované či disproportionální jsou výrazy, které nás nelákají, i když se netýkají člověka, ale „jen“ jeho prostředí. Chceme být zdraví, veselí, spontánní, chceme volně dýchat a cítit se svobodní. Pokud budeme v našich městech chtít takto žít, musíme je změnit a musíme se změnit i MY.

Když se zaměříme v rubrice **CITY BRAND** na usnadnění života ve městě skrze správnou marketingovou strategii a poskytneme informace občanovi až pod nos a ještě mu přidáme nějakou tu výhodu, abychom jej probudili ze zimního spánku, do kterého jej uvrhla dnešní rychlá doba, pak město splní svůj díl na tvorbě nástrojů pro oživení města. Ta druhá strana mince však tkví v tom, zda bude občan vůbec chtít a zda se nestane jen pasivním příjemcem informací a výhod.

Zatímco rubrika **CITY PUNK** ukazuje příklady, kdy město je jen v pozadí podporovatelem občanských aktivit, které nestojí moc investičních prostředků, tato rubrika se již podle svého názvu (LIFE) od obou liší tím, že se snaží programově stimulovat chování občanů, a i tady může město významně pomoci.

Rubrika **CITY LIFE** bude propagovat zdravý životní styl ve zdravém a čistém městě, ukáže příklady řešení veřejného prostoru především na sídlišťích a v rezidenčních čtvrtích, představí programy umožňující občanům alternativní řešení z pohledu jednotlivců, představí moderní technologie pro obytné domy a v tomto kontextu možná i poradí městům, jak nastavit své podpůrné programy ke snížení závislosti na fosilních palivech.

Představí programy, jež může město zavést pro podporu změny chování svých obyvatel. V tomto čísle představujeme vítězný projekt evropského programu URBACT, Akčního plánu dánského města Skanderborg, který podrobně analyzoval jednotlivé statistické údaje v rámci regionu a navrhl opatření pro jejich postupnou změnu.

V tomto čísle také informujeme o nově vzniklé Asociaci cyklistických měst, sdružující již 26 českých měst. Tato asociace poskytla časopisu svou záštitu.

Akční plán města Skanderborg

Představený plán byl vytvořen na základě účasti dánského města Skanderborg v evropském programu URBACT a byl vyhodnocen jako nejlepší. Program URBACT je evropským programem podporujícím výměnu zkušeností a nápadů pro zlepšení udržitelné městské dopravy.

URBACT sdružuje 255 měst z 29 zemí a má 5 tisíc aktivních účastníků. Program je financován z ERFD a z příspěvků členských států. Na dánském projektu Aktivní cestovní síť (Active Travel Network ATN) spolupracovaly další členské státy – Rakousko, Itálie, Rumunsko, Polsko, Španělsko, Německo, Slovinsko a Řecko.

Cílem projektu bylo vytvořit lokální akční plán pro daný region, na který by navázala řádná informační kampaň. Kromě tvorby vlastního plánu došlo i k posouzení dopravních opatření speciální metodou „Audit aktivní dopravy“, která byla vytvořena v EU pro hodnocení opatření pro podporu cyklistické dopravy; zde byli zahrnuti i pěší. V principu je vytvořen specifický dotazník na cyklistickou a pěší dopravu a jeho výsledky jsou vyhodnoceny a slouží jako vstup do zpracování Akčního plánu. Podoba auditu je předmětem navazujícího samostatného článku.

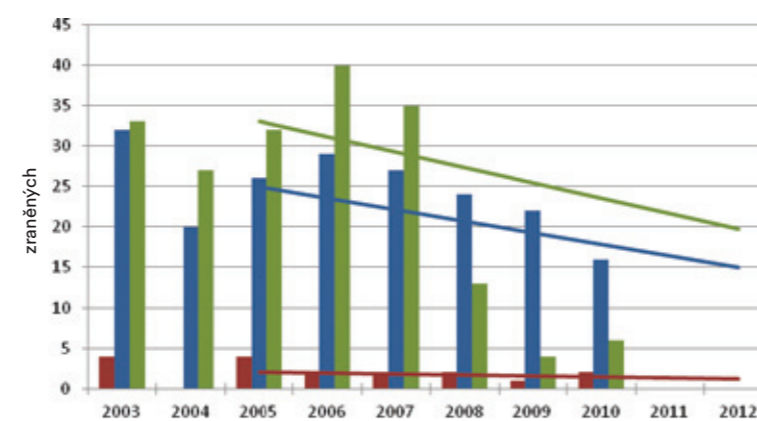
Akční plán sestává z informací o dění v místní samosprávě, tj. obsahuje stávající strategie a plány, které se týkají cyklistické a pěší dopravy, dále plánované stezky, výsledky auditu, cíle, které vycházejí z auditu a hlavních myšlenek pracovní skupiny a seznamu aktivit, které již byly provedeny či probíhají včetně stručného popisu.

Region Skanderborg

Populace 58 tisíc obyvatel, procento lidí žijících ve městech 83,4 %, rozloha 462,5 km² (tedy asi polovina okresu Cheb). Do správního města denně dojíždí necelých 10 tisíc lidí a za prací vyjíždí kolem 16 tisíc lidí. Má zhruba 90 km veřejných stezek a 45 soukromých.

Dopravní nehody s účastí cyklisty

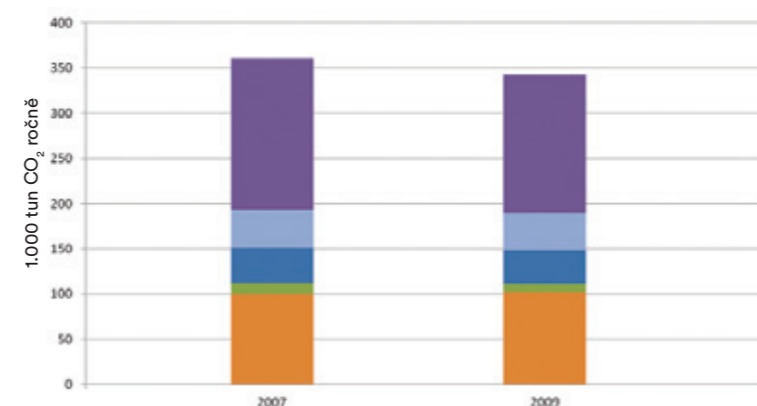
Vedení města si vytklo cíl snížit počet úmrtí a zranění na silnicích o 40 % do roku 2010 oproti hodnotám roku 2005. Cíl se podařilo téměř splnit, čísla z roku 2011 ukazují, že 1 osoba byla zraněna smrtelně, 12 zraněno vážně a 11 lehce. Největší podíl na těchto údajích mají cyklisti a cestující na mopedech (42 %).



■ úmrtí ■ vážně zranění ■ lehce zranění barevné linky demonstrují vytyčené cíle

Emise CO₂

Údaje níže ilustrují zdroje emisí CO₂ způsobené spotřebou energie v rámci celého regionu, a to včetně maloobchodu i velkoobchodu.



■ doprava ■ centralizované dodávky elektrické energie a tepla ■ individuální topení ■ průmysl ■ dodávky proudu

Doprava se podílí na emisích ze 45 %. Každý litr paliva vytváří přibližně 3,4 kg CO₂.

Zdravotní profil

Data pocházejí z celonárodní statistiky provedené v roce 2010. Tyto údaje byly porovnány s údaji získanými ze stejného šetření provedeného v roce 2006. Údaje se váží pouze k dospělým osobám.

Porovnávací údaje o nejvážnějších onemocněních:

Typ onemocnění	2006	2010	Trend 2006–2010
Zvýšený krevní tlak	11 %	18 % (6400)	Významný nárůst
Angina pectoris	1,3 %	1,0 % (400)	Mírný pokles
Cévní trombóza	0,7 %	0,8 % (300)	Mírný nárůst
Mozková trombóza	1,2 %	1,3 % (500)	Mírný nárůst
Cukrovka	3 %	4 % (1400)	Mírný nárůst
Rakovina	2 %	3 % (1000)	Mírný nárůst
Přechodné duševní poruchy	10 %	10 % (3800)	Beze změn
Duševní poruchy/nemoci	2 %	1,8 %	Mírný pokles

Obezita

Data pochází přímo od respondentů, na základě BMI.

	2006	2010	Průměr v regionu středního Dánska
Obezita	36 %	37 %	37 %
Vážná obezita	12 %	15 %	16 %

Počet osob s tendencí hubnout je u vážně obézních velmi velký.

	2006	2010	Průměr v regionu středního Dánska
Obezita	22 %	22 %	23 %
Vážná obezita	60 %	67 %	58 %

Cvičení

Zdravotní výbor doporučuje všem dospělým fyzickou aktivitu po dobu nejméně 30 minut každý den se střední zátěží. Níže uvedená data pocházejí ze studie, která se zabývala fyzickou aktivitou v pracovní době, dopravě, domácích pracích, ve volném čase a přímo cvičením.

	2006	2010	Průměr v regionu středního Dánska
Kolik dní v týdnu jste fyzicky aktivní alespoň 30 minut	3,8 %	3,9 %	3,9 %
Chtěli byste být aktivnější	67 %	72 %	68 %
Procento fyzicky neaktivních	23 %	17 %	17 %
Zapojení do sportovní či jiné aktivity v rámci volného času	47 %	57 %	53 %
Procento lidí aktivních 6–7 dní v týdnu	32 %	30 %	32 %

Závěry studie

Existuje velký potenciál pro nárůst fyzických aktivit občanů, neboť pouze 30 % dospělých osob vyhovuje doporučení Zdravotního výboru. Jednou z přirozených možností je cyklistika a chůze. Studie naznačuje, že ten, kdo se z neaktivního stane středně aktivním, se může dožít o 5 let více a posune hranici života v plném zdraví až o 7 let. Studie také přináší propočet 20 miliard Euro, které bude stát zdravotní péče o 17 % neaktivních občanů.

Rozvojový a strategický plán 2011–2030 města Skanderborg

Budování stezek a informační kampaň jsou součástí evropského projektu, do kterého je region zapojen. Výsledky připravované studie mají být hotovy koncem roku 2013 a následně zapracovány do strategie regionu. Proto se zde můžeme věnovat informačně nosnějším tématům, která taktéž se strategií souvisí.

Plán ochrany klimatu 2011–2013

Plán se soustředí na spotřebu energií a tepla, neboť cílem vedení města je být CO₂ neutrální do roku 2020. Neutrálita z hlediska dopravy bude předmětem až další verze plánu ochrany klimatu.

Přesto vypracování aktivního cestovního plánu přineslo určité vstupy, jež se dopadu dopravy na prostředí týkají, jeden příklad za všechny:

Příklad: 1 km cesta pro rohlíky k pekařovi

Katalyzátor studeného auta nezačne pracovat ani po dojezdu do cíle. Spotřeba 3–5 km/l. Vysoké opotřebení vozidla, vyprodukováno 1,6 kg CO₂, emise CO, HCO a NO.

Cyklista se nadýchá čerstvého vzduchu (pokud jede po cyklostezce), zacvičí si, auto mu déle vydrží, ušetří peníze, nevyprodukuje žádné emise CO₂.

Předběžná opatření

Podpora školních autobusů, vymezení pěších a cyklistických zón v okolí škol, postupné zavedení elektrických kol, a to především na kratší vzdálenosti.

Závěry

Akční cestovní plán města/regionu Skanderborg ilustruje výborný přístup ke komplexnímu vyhodnocení stávající situace, které dává velké předpoklady k dosažení dobré a udržitelné strategie cestování a zároveň naplňuje dlouhodobé cíle města a regionu v oblasti ochrany klimatu. Lze se jen inspirovat!



Audit aktivní dopravy

Audit byl pro Skanderborg proveden pro účely posouzení přístupů a opatření pro cyklistickou dopravu a pěší. Skupina zpracovatelů sestávala ze 6 lidí, 5 z nich z veřejné správy (odborů životního prostředí a plánování, školství, územní plánování, zdravotnictví a dopravy) a obchodníka s jízdními koly.

Skupina odpověděla individuálně na otázky dotazníku, vizte níže. Následně byly odpovědi sumarizovány a významné neshody byly projednány na samostatném závěrečném jednání, jehož cílem bylo nalezení konsenzu a sestavení jasných závěrů.

Dotazník sestával z těchto otázek:

1. Jak město získává informace o potřebách a přáních chodců a cyklistů?
2. Jak se mohou cyklisté a chodci aktivně zapojit do rozhodovacího procesu o dopravní politice?
3. Jaký je status aktivní dopravy v každodenním životě?
4. Jak je aktivní doprava začleněna do dopravních politik?
5. Jak intenzivní je spolupráce s externími organizacemi (sousedními samosprávami, krajem apod.)?
6. V jakém rozsahu je aktivní doprava podporována v rozvojovém plánu města?
7. Jak je zajištěno financování aktivní dopravy?
8. Kdo je odpovědný za zavedení aktivní dopravy?
9. Jaká je kvalita sítě pro pěší dopravu v rámci města?
10. Jaká je kvalita sítě pro cyklistickou dopravu v rámci města?
11. Jak je organizována údržba pěší a cyklistické infrastruktury?
12. Jaké činnosti jsou prováděny ke zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy?
13. Jaké činnosti jsou prováděny pro parkování jízdních kol a ochrany proti krádežím?
14. Jak dobře jsou občané informováni o cílech, strategiích a aktivitách aktivní dopravy ve městě?
15. Jaká je kvalita dopravního značení?
16. Jaké činnosti jsou prováděny v oblasti vzdělávání a výcviku bezpečnosti silničního provozu?

17. Jaké iniciativy město organizuje pro motivaci občanů jezdit na kole/chodit pěšky?
18. Jak se řídí pouliční parkování?
19. Jaké činnosti jsou prováděny pro zajištění efektivního využívání veřejného prostoru pro řízení parkování a snížení individuální dopravy?
20. Jak jsou data o aktivní dopravě sbírány a zpracovány?

Na každou otázku příslušný dotazovaný odpověděl hodnocením ve škále 0 až 4. Úroveň 0 charakterizuje žádnou aktivitu, úroveň 1 pak ad hoc přístup, úroveň 2 izolované řešení, úroveň 3 řešení podléhající určitému systému a nejvyšší úroveň 4 je integrovaným přístupem.

Úroveň 0: Žádná aktivita

Nedělá se nic.

Úroveň 1: Ad hoc přístup = „řeším, co hoří“

Aktivita probíhá pouze, když nastane problém, Samospráva pracující s cyklisty se zaměřuje na řešení problému s ohledem na infrastrukturu a bezpečnost dopravního provozu. Malé a nepravidelné rozpočty, malá politická angažovanost, žádná nebo malá odpovědnost, není žádná odbornost.

Úroveň 2: Izolovaný přístup

Metoda Robinsona Crusoe, tj. dělám věci, jak nejlépe umím, ale bez kontaktu s ostatními. Existuje aktivita zaměřená přímo na cyklistiku, ale není integrována s ostatními prvky dopravního systému nebo se zdravotní politikou či územním plánováním a ochranou prostředí. Primárně se aktivita zaměřuje na dobrou infrastrukturu, ale existují i jiné iniciativy. Občas se zjistí data nebo informace o uživatelských potřebách, v oblasti cyklistiky neexistuje kontinuita.

Úroveň 3: Přístup orientovaný na systém

Cyklistická doprava je integrální součástí dopravní politiky města. Existuje politická vůle včetně zdrojů a plánování. Aktivita se soustřeďuje na mnoho různých aspektů cyklistické infrastruktury,



služeb, propagace a informací. Existuje spolupráce napříč odbory města, pracuje se se společnými cíli. Existují plány do budoucna, ale jsou stále pouze projektově orientované. Uživatelé, a jejich potřeby, jsou systematicky zapojovány do plánování. Existuje systematický sběr dat. Existují malé rozpočty, ale nejsou garantovány v dlouhodobém horizontu.

Úroveň 4: Integrovaný přístup

Cyklistická strategie je integrální součástí celkové dopravní politiky města. Existuje holistické myšlení, které soustřeďuje cíle i z jiných oborů, jakými jsou zdravotnictví, ochrana životního prostředí a územní plánování. Existují iniciativy k propagaci cyklistické dopravy doplněné aktivitami vedoucími ke snížení individuální dopravy. Byly nastaveny cíle a indikátory. Aktivita jsou založeny na silné politické vůli a zapojení, odborně zdatných zaměstnancích, alokaci nezbytných finančních prostředků apod. Město je součástí sítě a partnerství, které generují nové myšlenky, výměnu zkušeností. Existuje systematický sběr dat o kvalitě infrastruktury, hluboká znalost přání a potřeb uživatelů. Aktivita jsou také systematicky posuzovány.

Výsledky z roku 2010

Měřené údaje	Data města Skanderborg
Podíl cyklistiky na všech jízdách	11,5 % (75. místo z 98 místních samospráv)
Jízdy na kole na osobu a den	0,35 jízd
Jízdy na kole na osobu	1,05 km
Jízdy na kole celkem (mladiství i dospělí)	46 200 km (44 000 osob nad 16 let)
Jízdy na kole celkem za rok	16 863 000 km = 422krát kolem země za rok!
Výnosy na společnost za rok	Přes 20 milionů dánských korun čistého zisku (1,22 Kr na km jízdy na kole)
Náklady na společnost za rok	Přes 11 milionů korun v čistých výdajích, pokud by byl km ujet vozidlem (čistá ztráta 0,69 Kr na ujetý km)

Poznámka: Kurz dánské koruny je cca 3,50 Kč.

Vize

Město Skanderborg chce propagovat každodenní aktivní dopravu při dojíždění do města s cílem zlepšit zdraví, životní prostředí a dostupnost.

Finální cíl tak je:

- 1 jízda na kole na dospělé osobu denně, 2 jízdy na kole mladistvou osobou denně.
- 2 km na kole na dospělého denně a 2 km na kole na mladistvého denně.
- Celkový úhrn má dosáhnout 88 000 km = 2krát kolem Země na kole denně všemi dospělými osobami v rámci městské aglomerace Skanderborg.

Konkrétní iniciativy

Těchto vysokých cílů lze dosáhnout postupně, vydatnou podporou různých iniciativ. Město Skanderborg má tyto iniciativy: Projekt Bezpečně do školy s doplňkovými prvky, například webovou stránkou www.deualmindelige.dk

- Spolupráce se správcem komunikací DSB na instalaci více stojanů na kola.
- Instalace stojanů na kola na místních křižovatkách vybavených pumpičkou.
- Snížení rychlosti v zastavěných oblastech, například v rezidenčních čtvrtích poblíž škol a mateřských škol, volnočasových prostor.
- Sdružení pro cyklistické hry: město uzavřelo dohodu s Dánskou cyklistickou federací (DCF) na téma vzdělávání v oblasti cyklistiky formou her. Sdružení je skupinou učitelů, trenérů a atletů, kteří byli vycvičeni pro cyklistické hry a propagují je jako vzdělávací pomůcku. Dlouhodobým cílem tohoto konceptu je, aby děti zvládly jízdu na kole bezpečně ještě před tím, než nastoupí do školy.
- Město také rozvíjí program „jízda do práce na kole“. Cílem programu je vzdělat velké i malé zaměstnavatele, aby podpořili své zaměstnance v jízdách na kole do práce.

Město již zahájilo 7 iniciativ, u každé byla zpracována analýza problému a navrženy případové studie pro další řešení.

A jak jsou na tom naše města? Určitě si o nich brzy něco přečtete.



Vznikla Asociace měst pro cyklisty – chce prosazovat novou vizi dopravy ve městech

Dne 2. 7. 2013 vzniklo nové sdružení právnických osob – Asociace měst pro cyklisty. Předsedou sdružení měst byl zvolen primátor Jihlavy Jaroslav Vymazal.

Doprava se stává klíčovou otázkou, kterou dnes řeší více či méně všechna moderní města. Každodenní dopravní zácpy jsou logickým důsledkem jejich růstu a stále větší koncentrace lidí. V České republice žije v současné době 74 % lidí ve městech. (Za město je považována sídelní jednotka s více než 2 000 obyvateli. Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2009.) To je znatelně více oproti světovému průměru, který činí 51 % (zdroj: The World Factbook, CIA), stěhování do měst navíc stále pokračuje.

Nová **Asociace měst pro cyklisty** chce řešit mobilitu obyvatel měst systémově, nikoli tedy odděleně každou dopravu zvlášť. Podobně jako u mnoha moderních evropských metropolí se pozornost stále více začíná upírat také směrem k pěší a cyklistické dopravě.

Cílem sdružení je prezentace Víze 25, jejíž hlavní myšlenkou je rovnocenné postavení pro všechny způsoby dopravy, ať už jde o individuální automobilovou, cyklistickou, veřejnou nebo pěší dopravu. Ve městech by se všem mělo dostávat stejné pozornosti (tedy 4 x 25% pozornosti).

Mezi další cíle, které si Asociace stanovila při svém založení, patří výměna zkušeností s řešením konkrétních problémů, hledání dobrých příkladů v zahraničí, výchova odborníků na dopravu nebo motivace svých obyvatel ke změně dopravního chování. Důležitá bude také změna legislativních předpisů, které brzdí města při budování nové bezpečné, a někdy i levnější infrastruktury. Pro potřebné legislativní změny bude užitečné, když budou návrhy předkládány již po vnitřní diskusi mezi městy a členy zákonodárského sboru.

Asociace měst pro cyklisty bude plnit svoje úkoly a iniciativu a úzce spolupracovat s národním cyklokoordinátorem, se Svazem měst a obcí ČR a s příslušnými vládními orgány a dalšími institucemi.

První kroky asociace povedou ke konkrétním aktivitám zaměřených na podporu cyklistické dopravy:

- usilovat o systémové změny ve financování rozvoje cyklistické infrastruktury;
- usilovat o změny v legislativě ČR, které brzdí její rozvoj;
- podporovat výměnu zkušeností mezi českými a moravskými městy formou workshopů (včetně účasti zástupců ze zahraničí);
- zviditelnovat cyklistiku a dostávat ji do centra pozornosti v oblasti územního plánování a politického uvažování;
- inspirovat a podněcovat stále více měst, aby podnikala konkrétní kroky v propagaci cyklistiky a učila se navzájem jedno od druhého a vyhnula se objevování objeveného;
- poradenství pro členy asociace v oblasti plánování rozvoje cyklistiky a městské mobility;
- vyměňovat si zkušenosti s řešením, plánováním a propagací politických snah a praktických řešení v terénu;
- podporovat rozvoj městské mobility jako systému s vyváženou dělbou přepravní práce mezi jeho jednotlivými složkami a PR aktivitami ve prospěch cyklistické dopravy a cykloturistiky.

Asociace se již může také pochlubit prvním konkrétním výsledkem své práce. Vydala sbírku příběhů, které ukazují typické nešvary a překážky cyklistiky v českých městech. Cílem sbírky bylo upozornit na hlavní bolesti, se kterými se při podpoře cyklistiky potýkají naše města a obce i samotní cyklisté. Uvedené problémy přitom zahrnují jak bariéry v podobě špatných či chybějících předpisů a norem, tak vnímání cyklistické dopravy. Rovněž upozorňuje na chyby v principech financování. Publikace Příběhy, které ovlivnily podobu Cyklostrategie je ke stažení zde: www.cyklostrategie.cz

Asociace by měla přinést zlepšení pozice ve vyjednávání a prosazování společných zájmů na vládní úrovni. Čím více měst bude ve sdružení, tím bude tento hlas silnější. Pokud nám chcete pomoci v našem úsilí, pak Vás velmi rádi uvítáme v řadách členů asociace.

Projekt POSSE – propagace otevřených specifikací a norem v Evropě



Projekt POSSE je spolufinancován z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci programu INTERREG IVC.

Inteligentní dopravní systémy (ITS) jsou obecně zaváděny ve městech a regionech za účelem ovlivnění dopravního provozu pomocí systémů, jako jsou mimo jiné adaptivní celoplošné řízení dopravního proudu, poskytování informací cestujícím v reálném čase, preference autobusů na světelných křižovatkách, inteligentní odbavovací systémy (bezkontaktní čipové karty), management parkovacích ploch a navádění řidičů na volná parkovací místa.

ITS jsou plošně zaváděny nekoordinovaným a inkrementálním způsobem, což je způsobeno částečně velkým počtem zapojených organizací, dále chybějícím společným souborem otevřených ITS norem a specifikací v Evropě a v neposlední řadě převládáním uzavřených, vlastnickým právem chráněných systémů na trhu.

Uzavřené systémy jsou dnes zcela běžné a znamenají, že technologie vyráběné různými dodavateli nemohou (jednoduše) spolupracovat v rámci systému, vzhledem ke specifickému způsobu, jakým byly konkrétní technologie zavedeny. Uzavřené systémy dále vedou k proprietárnímu uzamčení (vendor lock-in), tedy k situaci, kdy má konkrétní dodavatel vybudovaný určitý monopol, což je běžná situace v celé řadě evropských zemí. Monopol pak způsobuje vyšší náklady, ztrátu provozní efektivity a neochotu k dalším inovacím a rozšiřování systémů. Většina dopravních systémů v Evropě je uzavřená a není interoperabilní. Například systémy proměnného dopravního značení instalované jedním dodavatelem nemohou být snadno rozšířeny jiným dodavatelem, a objednatel například Ředitelství silnic a dálnic je buď tzv. proprietárně uzamčen, tedy závislý na jednom dodavateli, nebo musí pro dodatečné značení nakoupit zcela jiný systém.

POSSE si klade za cíl přispět ke zvýšení povědomí o potřebě zavádění otevřených systémů v oblasti řízení silniční dopravy a ke sdílení zkušeností z již existujících struktur otevřených systémů.

Otevřené specifikace a normy mohou tyto problémy řešit. Pomocí standardizace je „vendor lock in“ odstraněn, z nově možné otevřené soutěže lze dosáhnout významných finančních úspor a také podpořit vznik případných inovací coby přirozených konkurenčních výhod na trhu. Standardizací rozhraní mezi různými systémy lze zlepšit provozní efektivitu skrze integrovaný systém, který je vyšší hodnotou, než jen celkem z několika částí. Například, informace z detektorů obsazenosti parkovacích ploch a detektorů dopravního proudu lze kombinovat tak, aby automaticky identifikovaly rozšiřující se dopravní problém v okolí často využívaného parkoviště v centru města. Takové informace mohou dále automaticky spustit strategické opatření k řešení takového problému, odváděním dopravy pomocí dopravního značení v místech s určitým předstihem tak, že je naváděna na jiná parkoviště, dále upravené časování světelné signalizace na křižovatkách reagující na dané odklonění dopravy a vysílání dopravních informací v reálném čase do mobilních zařízení.

POSSE je tříletý projekt, který šíří a zkoumá znalosti a zkušenosti pocházející ze dvou dlouhodobě stálých iniciativ otevřených systémů a norem v Evropě, britského **UTMC** (Univerzální management a řízení dopravy) a **OCIT/OTS** (asociace OCA), který pokrývá systémy v německy mluvících zemích.

Projekt byl zahájen na zasedání v Berlíně 3. 5. 2012 a poběží až do prosince 2014. Partnery projektu POSSE jsou: město Reading (Reading Borough Council (Spojené Království)), město Klaipeda (Litva), Odbor strategického plánování města Burgos (Španělsko), Město La Spezia (Itálie), město PISA (Itálie), Centrum dopravního výzkumu (CDV, Česká republika), Asociace Polis (Belgie), UTMC Ltd. (Spojené Království), OCA (Německo, Rakousko, Švýcarsko) a Norské ředitelství silnic a dálnic (Norsko).

CDV pořádalo národní seminář dne 10. 10. 2013 na brněnském výstavišti, více informací najdete na české verzi webu <http://posse.intens.cz/>.



SUPERHUB

Udržitelná a motivující mobilita obyvatel v budoucích městech

Projekt SUPERHUB je spolufinancovaný Evropskou komisí (Grantová smlouva č. 289067) poskytuje uživatelsky orientovaný, integrovaný přístup k multimodálním chytrým městským dopravním systémům.

Jedná se o komplexní přístup k plánování jízd/cest v městském prostředí a to jak z pohledu koncového uživatele, tak i z hlediska provádění různých strategií města.

Projekt navrhnul a nyní testuje otevřenou platformu schopnou spojit v reálném čase všechny nabídky mobility (cestovní možnosti) s příslušnými zúčastněnými stranami (např. dopravci) společně se sadou umožňující mobilní služby, které jsou schopny řešit potřeby cestujících, navrhnout optimální volbu dopravní cesty a podporovat změny v chování cestujících.

Platforma bude schopna:

- shromažďovat data v reálném čase ze všech možných zdrojů nabízejících přepravu, data o ekologické zátěži a data o osobním profilu cestujícího s cílem nabídnout spojení, které nejlépe odpovídá nastavení uživatele;
- poskytovat vazby mezi dopravci a cestujícími s cílem nabídnout motivaci k rozhodnutí pro udržitelné dopravní prostředky (např. car sharing);
- umožnit rozvoj služeb mobility, jež jsou schopny naplnit potřeby uživatelů a zároveň podporovat změny chování (například ekologicky či ekonomicky orientované volby cestování);
- systém bude otevřený, skrze otevřená API rozhraní, takže bude možné později přidat další datové zdroje (rozšířit systém) a taktéž bude možné využít daná data třetími stranami k nabídce souvisejících služeb skrze vývoj aplikací pro mobilní telefony.

Projekt je pilotně testován ve třech významných evropských městech. V **Barceloně** se řešitelé projektu zaměřují na využití sociálních sítí pro plánování jízdy i zavádění strategických nástrojů z pozice města, které vedou k udržitelné mobilitě. V **Miláně** se soustředí na propojení dat od jednotlivých dopravců s daty o pohybu mobilních telefonů ke zjištění reálné poptávky po dopravě v rámci celého města v různých denních dobách a dnech v týdnu. V **Helsinkách** se zabývají prací s cestujícími, organizací do větších vzájemně

propojených skupin, které dokáží sdílet dopravní prostředky, a tím snižovat dopad individuální dopravy na dopravní provoz. Společnými cíli všech tří pilotních testů jsou otestování hlavních funkcí celého systému (aplikace), zapojení různých uživatelů, sběr zpětných vazeb od účastníků testů, optimalizace aplikace a porovnání přínosů z jednotlivých pilotních měst.

Projekt se zabývá 6 scénáři plánování jízdy, 3 scénáři pro sdílení taxi, 2 scénáři sdílení vozidla (car pooling), 2 scénáři pro změnu chování (a 3 motivačními hrami), 5 scénáři pro oznámení nečekaných událostí na trase a 4 scénáři strategií města pro řešení různých neobvyklých událostí.



SUPERHUB umožní lidem změnit své cestovní návyky, vyhledávat různá spojení v reálném čase dle dopravní situace, nastavit si v mobilním telefonu službu oznámení o výskytu neobvyklých událostí na konkrétní trase (např. nehody), z pozice města odměňovat udržitelně se chovající (cestující) občany, nastavení aplikace podle svých vlastních potřeb (např. nechci jezdit na kole), a agregaci informací z široké škály různých zdrojů ke zvýšení potenciálu jejich využití.

SUPERHUB je budoucím nástrojem poskytujícím služby cestujícím i městům jen na základě dostupných dat; **města tak sama nemusí investovat do vývoje aplikací, pouze do poskytování dat z různých systémů**, které spravuje, ve standardní formě volně ven (tzv. open data). Tím otevře trh s aplikacemi a novými službami, a umožní tak lokální podnikání v tomto perspektivním sektoru služeb.

Více informací o projektu naleznete na webových stránkách <http://www.superhub-project.eu/>. Podobu aplikací fungujících v pilotních městech lze nalézt na <https://android.superhub-project.eu/> pro mobilní telefon a <https://trials.superhub-project.eu/> na webu.



Navertica MUNICIPAL

INFORMAČNÍ SYSTÉM PRO MĚSTA A OBCE

Oborové řešení Navertica MUNICIPAL je vhodné pro města a obce. Pokrývá ekonomiku, agendy samosprávy i státní správy včetně řízení kvality a bezpečnosti informací, návaznosti na nadřízené složky státní správy a komunikaci s občany i organizacemi.

Klíčové procesy městských a obecních úřadů jsou zejména:

- Financování a rozpočtování
- Agendy samosprávy
- Agendy státní správy
- Správa majetku
- Komunikace s nadřízenými složkami státní správy
- Komunikace s klienty

Základním rysem oborového řešení Navertica MUNICIPAL je princip stíhlých procesů podporovaných jednotným uživatelským prostředím (Microsoft) na jediné databázi (Microsoft SQL). Řešení Navertica MUNICIPAL vytváří předpoklady pro objektivní měření výsledků procesů a je v souladu s požadavky norem ISO 9001 a ISO 27001.

MS Dynamics NAV, MS Sharepoint a MS Office ke zlepšení chodu úřadu

Pro zajištění kvality a rozsahu služeb i jejich budoucí rozvoj je zapotřebí využívat softwarové nástroje pružně podporující všechny klientské, ekonomické, manažerské i podpůrné procesy. Komplexní podnikové řešení Microsoft Dynamics NAV, jehož integrační součástí je vertikální řešení MUNICIPAL, je nezbytným pilířem takové strategie.

Microsoft Dynamics NAV je integrovaný ERP systém pro komplexní řízení organizací, který je možné při použití správné metodologie rychle a efektivně implementovat. Má jednoduché a intuitivní ovládání a každý se při poskytovaných školeních může naučit jeho principy.

Microsoft Dynamics NAV umožňuje pružně reagovat na změny legislativy nebo na požadavky klientů, a to za cenu přijatelných nákladů. Microsoft Dynamics NAV propojuje všechny pracovníky, procesy a informace Vaší organizace.

Microsoft SharePoint Foundation (SPF) je platforma postavená na .net frameworku, která je Microsoftem definována sloganem "Platforma pro podporu týmové spolupráce" (Team collaboration platform). Vyniká především univerzálností, rozsahem funkcionalit a možnostmi integrace s jinými systémy. Právě díky její univerzálnosti je možné její pomocí nahradit větší množství systémů řešících konkrétní problematiku – například systémy řízení dokumentace a workflow, datová úložiště, intranetová řešení, softwarovou podporu ISO norem a další.

Na této univerzální platformě pro řízení dokumentace jsme vytvořili ucelenou řadu aplikačních modulů, jež jsou součástí portálu úředníka, a vhodně doplňují funkčnosti ERP systému NAV.

Poslední, ale nezanedbatelnou součástí oborového řešení Navertica MUNICIPAL, je světově nejrozšířenější kancelářská aplikace Microsoft Office.

Microsoft Dynamics NAV pomohl MěÚ Šlapanice v péči o 60 000 občanů v jeho působnosti

Šlapanice jsou menším městem – obcí s rozšířenou působností – nedaleko Brna. Pod správou místního městského úřadu však spadá dalších 39 obcí v okolí s celkově více než 60 000 obyvateli. O rozsáhlou agendu související s péčí o občany a se správou rozsáhlého majetku obci už od roku 2007 pomáhá Microsoft Dynamics NAV v kombinaci se SharePointem. Od roku 2011 se však jejich funkce podařilo díky operačnímu programu Lidské zdroje a zaměstnanost výrazně rozšířit.

Na začátku byly jen základní funkce

Když v roce 2007 Městský úřad nahrazoval původní nevyhovující informační systém, mohl si z ekonomických důvodů dovolit využít jen základní funkce Microsoft Dynamics NAV pro finanční řízení a vedení účetnictví a základní funkce Microsoft SharePoint



pro tvorbu, zpracování a evidenci dokumentů. Městský úřad však už tehdy měl plány, jak tyto základní funkcionality rozšířit a automatizovat tak řadu důležitých agend. Hledal proto finanční prostředky k realizaci těchto záměrů. Ty mu nakonec poskytl Výzva číslo 53 Odboru strukturálních fondů Ministerstva vnitra ČR, která v operačním programu Lidské zdroje a zaměstnanost nabízela možnost získání grantu právě pro tento účel.

Výběrové řízení vyhrála NAVERTICA

Na masivní rozšíření stávajících nástrojů, které měl městský úřad k dispozici, bylo vypsáno standardní výběrové řízení. V něm zvítězila společnost NAVERTICA a. s. Ta obci navrhla využít komplexní oborové řešení pro řízení měst a obcí využívající kombinaci podnikového informačního systému Microsoft Dynamics NAV a portálového řešení Microsoft SharePoint. V rámci přechodu na toto řešení pak proběhl přechod na novější verze obou produktů i nová procesní analýza, která měla za úkol přesně vyjasnit aktuální potřeby úřadu. Převzetí stávajícího systému i migrace na novější verze přitom proběhly víceméně bez problémů, neboť oba systémy od společnosti Microsoft mají jednotnou strukturu.

Díky dotaci systém mohl pokrýt rozsáhlé a časově náročné agendy

S novou implementací přišlo také očekávané podstatné rozšíření stávajících funkcionalit systému Microsoft Dynamics NAV. Došlo k aktualizaci a optimalizaci i stávajících agend a z nových funkcí pak přibylo například řízení agend ohledně správy poplatků za psy, za odvoz odpadu, apod. Všechny předpisy pro poplatky se generují plně automaticky a systém obsahuje i nástroj pro upomínkové a exekuční řízení. Systém také obsahuje veškerou agendu spojenou s poplatky za užívání veřejného prostranství, správními poplatky, živnostenskými poplatky, poplatky z matriky, dopravními pokutami apod. Pokryta byla také obchodní agenda s dodavateli energií a služeb (například veřejné osvětlení, údržba a opravy chodníků a komunikací aj.) i agenda s dodavateli investic. Nově se v systému také vede agenda hřbitovních míst na šlapanickém hřbitově a správa všech budov ve vlastnictví města, včetně evidence a účtování pronájmů bytových i nebytových prostor, a to s automatickým rozúčtováním služeb. Microsoft Dynamics NAV tak nyní automaticky hlídá veškerou platební agendu jako je výběr všech poplatků, splátky a půjčky na objednané investice či služby, splátkové kalendáře, termíny splatnosti apod.

V systému je i rozpočet města

Nově byl také významně rozšířen modul rozpočtu, který umožňuje řízení rozpočtu města s rozpadem na rozpočtovou skladbu a především kontrolu rozpočtu oproti skutečným nákladům

a výdajům. Systém například neumožní vystavit novou objednávku, pokud v dané chvíli nejsou podle aktuálního stavu rozpočtu k dispozici finanční prostředky. Uživatel s patřičnými oprávněními si pak může přímo nad nákupním modulem zobrazit, jaká výše prostředků je ještě pro danou oblast – na základě účetní osnovy v kombinaci s rozpočtovou skladbou – ještě k dispozici. Systém také sleduje dlouhodobý majetek včetně odpisů a jeho součástí je i nástroj pro zaslání měsíčních ekonomických výkazů na krajský úřad. K dispozici je i plně elektronická výměna informací s vyššími orgány (stát, kraj) týkající se například rozpočtů a změn v nich.

O workflow dokumentů se stará SharePoint

V rámci inovace „podnikového“ informačního systému požadoval Městský úřad Šlapanice i rozšíření funkcionalit systému pro správu dokumentů postaveného na platformě SharePoint. Vedení úřadu chtělo mít jeden systém, ve kterém lze vše snadno a rychle najít a příslušným způsobem s dokumenty pracovat. Jedná se zejména o připomínkování a schvalování smluv, obecních vyhlášek, směrnic pro chod úřadu, podkladů pro jednání, zápisů a úkolů z porad atd. Součástí elektronické dokumentace mohou být i naskenované dokumenty. Ke každému z dokumentů je možné nadefinovat parametry workflow (podobně jako úkoly v Outlooku): dokument má parametr a uživatel rozhoduje, zda dokument schválit nebo zamítnout, a tím dokončit jeho workflow. Výhodou je, že vše, co se na úřadě s dokumentem kdy dělo, je vždy zpětně dohledatelné na jednom místě. Vždy se eviduje kdo, případně kdo za koho v rámci zastupitelnosti, dokument schválil nebo v něm udělal změnu. To byl ostatně také jeden z hlavních důvodů, proč úřad chtěl podobný systém nasadit. Fakt, že oběh dokumentů v papírové podobě a jejich rozdělování do šanonů, přidávání papírových schvalovacích košíků, ruční podepisování, povinnost vyvěšování apod. přinášely provozní problémy jako například pomalou dohledatelnost dokumentu, velmi špatnou a mnohdy nejasnou zastupitelnost nepřítomného kompetentního pracovníka atd., vedl k tomu, že v tomto systému jsou nyní přehledně vedeny všechny vnitřní předpisy včetně jejich historie, smlouvy, porady, příručky, schvalování dovolených, rezervace.

Úřad teď pracuje rychleji, levněji a s jasnou osobní odpovědností za každý krok

Nové systémy přinesly výrazné zjednodušení práce, sjednocení procesů v jednotlivých agendách, průkaznost veškeré činnosti v ekonomické oblasti a úsporu pracovního času, například ve správě budov, evidenci poplatků, ale i jinde. Ekonomická agenda je nyní přístupná v reálném čase kompetentním pracovníkům, kteří mají nyní aktuální přehled, informace o stavech na účtech, pohledávkách, dlužích, atd. Úřad navíc díky nim zvýšil zabezpečení spravovaných informací i úsporu nákladů na tisk.

NAVERTICA a. s.

Šumavská 15, 602 00 Brno, CZ
www.navertica.com

Kontaktní osoba:

Ing. Martin Ingr, MBA
Tel: 541 425 911

Pobočky:

Kladenská 53/68, 160 00 Praha 6, CZ
Bohrova 1, 851 01 Bratislava, SK

TÉMATA A HARMONOGRAM 2013–2015

Návrh témat a harmonogramu na roky 2013–2015 je zpracován z aktuálního pohledu na problematiku smart cities, a proto může doznat změn. Očekává se úzká spolupráce s britskou stranou a s mnoha subjekty na národních úrovních České a Slovenské republiky, proto mohou některá žadání či aktuální témata dostat přednost.

01–14 Elektronizace veřejných dat a otevřená data

termín vydání 14. 1. 2014

Data se stávají lukrativní hodnotou, novou měnou, novou komoditou v hodnotě zlata. Dostupností dat lze dosáhnout významných provozních úspor, narodit nové služby a zefektivnit stávající agendy města. Hlavní téma se bude věnovat problematice elektronizace dat s vyhodnocením jejích přínosů, otevřenosti dat v kontextu rámce chytrých měst a také využití tzv. big data (fúze velkého objemu dat) pro tvorbu sofistikovaných systémů a aplikací. Příklady dobré praxe spojené úspěšnými počiny jednotlivých evropských či amerických měst doloží, jak finančně výhodné je pro město se touto problematikou zabývat.

02–14 Management odpadového hospodářství

termín vydání duben 2014

Provozní náklady měst přímo souvisí s energetickou náročností jednotlivých agend města; kromě rozvodných sítí je významnou položkou i odpadové hospodářství. Hlavní téma se bude zabývat nejen inovativními přístupy ke zpracování různých druhů odpadu, ale i efektivitou jeho sběru a svozu. Chytrý management svozu odpadů je také jedním ze základních systémů chytrých měst. Odpadové hospodářství je dílčí agendou města a jeho brzké ovládnutí bude mít pozitivní dopad na rozpočet i na využití cenných dat pro řídicí systém města. Příklady motivace občanů a komunitních programů jsou nedílnou součástí úspěšnosti technologií.

03–14 Inteligentní budovy

termín vydání červenec 2014

Město může podporovat svůj rozkvět i nepřímou, skrze motivaci občanů či developerů investovat do nových technologií, které přinesou energetické i finanční úspory a z dlouhodobého pohledu jsou tak rozumnou investicí. Lokální soběstačnost je novodobou mantrou udržitelného vývoje lidstva a město by mělo mít dlouhodobý plán podpory, který by případné investory motivoval. Hlavní téma představí potenciální technologie uplatnitelné v moderních budovách 21. století a úspěšná řešení dobré praxe u nás i v zahraničí.

04–14 Urbanismus a plány udržitelné mobility

termín vydání říjen 2014

Řešení veřejného prostoru plně souvisí s řešením udržitelné dopravy. Tyto dva vstupy do jakékoliv koncepce se zaměřují na příčiny, proč máme ve městech tolik aut, nikoliv důsledky (je potřeba postavit další parkovací domy a přivaděče). Plány udržitelné mobility (SUMP) jsou evropským finančně podporovaným nástrojem, bez kterého bude obtížné do budoucna získat evropské dotace. V některých státech (Francie, Polsko) jsou, nebo v blízké době budou povinné. I když se u nás o této problematice začíná teprve hovořit (plány připravují „jen“ Opava s Ostravou), štěstí bude přát pouze připraveným. Hlavní téma představí koncepční nástroje udržitelného urbanismu a mobility.

05–15 Inteligentní dopravní systémy a elektrická vozidla

termín vydání leden 2015

06–15 Aktivní občan a informační technologie

termín vydání duben 2015

07–15 Inovativní koncepty měst – chytrá zastávka veřejné dopravy

termín vydání červenec 2015

00–13

Hlavní téma:
Chytré parkování

MK ČR E 21390

ISSN 2336-1786

vychází 4 x ročně

náklad 4000 ks

Tento časopis je zdarma distribuován zástupcům měst a obcí České a Slovenské republiky nad 5 tisíc obyvatel.

Vydavatel

Ondřej Doležal – Nakladatelství Pixl-e

Nálepka 113, 637 00 Brno, CZ

ičo: 70433526

dič: CZ7405133791

dolezal@scmagazine.cz

+420 777 853 429

Adresa redakce

Smart Cities

Kalvodova 10, 602 00 Brno, CZ

info@scmagazine.cz

+420 543 330 545

www.scmagazine.cz

Šéfredaktor

David Bárta

+420 723 355 540

barta@scmagazine.cz

Redakce

Jaroslav Sedlák

Aleš Stuchlík

Mark Cartwright

Jazyková korektura

Vít Novák

Na technické dotazy odpoví a inzertní podklady přijme

Filip Mond

+420 777 300 475

mond@scmagazine.cz

Pavína Doležalová

+420 608 708 953

dolezalova@scmagazine.cz

Produkce

Ondřej Doležal

+420 777 853 429

dolezal@scmagazine.cz

Grafický design

www.pixl-e.cz

Datum vydání 20. 10. 2013

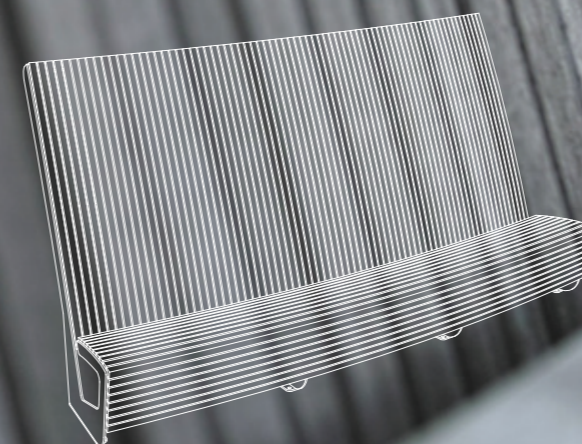
Periodikum ani jeho části nesmějí být publikovány ani šířeny jakýmkoli způsobem a v jakékoli podobě bez výslovného svolení vydavatelství.

mm
cité

1

městský mobiliář

mmcite.com



landscape

vlnící se krajinné tvary
jednostranné nebo oboustranné sezení
povrch z tropického dřeva
rovné nebo zakřivené varianty
krátké nebo nekonečné linie
výrazná boční silueta

**Tento časopis
je zdarma
distribuvován
zástupcům měst
a obcí České
a Slovenské
republiky nad
5 tisíc obyvatel.**

**V případě zájmu ostatních obcí či jiných subjektů
nás kontaktujte: info@scmagazine.cz**