**Kultura ve městech**

 **Problém návštěvnosti: nic není jisté**

 *Prof. Ing. Petr Pernica, CSc.*

*Příspěvek je výstupem z výzkumného projektu NAKI DF 11P010VV24 „Efektivní metodiky podpory malých a středních subjektů kultury v prostředí národní a evropské ekonomiky“, řešeného týmem Fakulty podnikohospodářské Vysoké školy ekonomické v Praze pro MK ČR. Autor je v rámci projektu řešitelem logistické problematiky.*

Vývoj evropských i našich velkých měst prochází fází **suburbanizace**. Ta je spojená s útlumem těžkého průmyslu a s přesunem pracovních sil do terciární sféry a do lehkéhoprůmyslu, pro který je typická výroba (montáž) na linkách instalovaných v rozlehlých jednopodlažních halách, stavěných na levnějších pozemcích ve větší vzdálenosti od center měst, v tzv. suburbiích. Suburbia jsou rovněž lokalitami logistických center a skladových komplexů, jejichž výstavba souvisí s rozvojem služeb. Extenzívní urbánní rozvoj se zpomaluje, přeskupuje se sociální struktura uvnitř měst, což souvisí se změnou způsobu života vyšších sociálních vrstev, tíhnoucích k bydlení v rodinných domcích. To vede k developerské výstavbě „nových ghett“ mimo kompaktně zastavěná území měst, avšak bez řádné infrastruktury: běžné obchody, školky a školy, vodovodní, kanalizační, elektrické i silniční sítě jsou přetížené. Tato živelná až spekulativní výstavba má za důsledek úbytek zemědělské či lesní půdy při nízkém novém využití území, zbytečné cestování způsobující dopravní kongesce, narůstající ztráty času a devastaci životního prostředí. Na hranicích měst, rovněž na „zelené louce“, jsou stavěna nákupní a zábavní centra(*„shopping centers“, „shopping malls“*), často soustředěná do tzv. obchodních parků, které jsou postupně rozšiřovány i o další volnočasové funkce sportovní (fitness centra, akvaparky ad.) a zábavní. Jak nákupní a zábavní centra, tak logistická centra a průmyslové parky jsou obsluhovány výlučně automobilovou dopravou a jsou proto umísťovány zásadně v bezprostřední blízkosti dálnic a silnic I. třídy.

**Suburbanizace má důsledky i pro kulturu,** která musí čelit odlivu stálých obyvatel z center měst, odkud jsou vytěsňováni bytnící administrativní funkcí a hotely. Vznikající suburbia nejsou vybavena kulturními objekty, zato nabízejí komerční možnosti trávení času v obchodních parcích, zejména o víkendech. Plošné rozšiřování obytné zástavby ve formě rodinných domů zvětšuje vzdálenosti od kulturních cílů v historických jádrech měst a znesnadňuje k nim přístup; ten je často možný pouze osobními automobily, čímž se dále zatěžují silniční komunikace, vznikají nároky na parkovací plochy v centrech měst a zvyšují se i náklady na návštěvy kulturních zařízení.

**Problémy dopravní obsluhy velkých měst se kumulují v** **jejich centrech a ve vztazích center a předměstí, přičemž druhá kategorie představuje rychleji rostoucí problém**.[[1]](#footnote-1)

**Prvním původcem těchto problémů je prostorové odloučení bydlišť a pracovišť.** V osobní dopravě jde o jím vyvolané tzv. **primární cesty**, cesty do zaměstnání a do škol a cesty související s provozem městských center;[[2]](#footnote-2) časově jsou vázány na začátek a konec pracovní doby. V nákladní dopravě této kategorii cest odpovídá dopravní obsluha provozních jednotek (maloobchodních a dalších) na území centra.



Obr. 1 Praha – časový průběhu intenzity dopravy na území města[[3]](#footnote-3)

**Druhým původcem problémů dopravní obsluhy je atraktivita center.**[[4]](#footnote-4) V tomto případě u osobní dopravy jde o tzv. **sekundární cesty**, cesty za nákupy a službami, **kulturou či zábavou**, administrativou apod. Tento druh cest převažuje nad primárními cestami. Z hlediska času jsou sekundární cesty rozložené v průběhu celého dne. V nákladní dopravě jim odpovídá odvoz komunálního odpadu, čištění ulic, cesty sanitních vozů, policejních a hasičských vozů, servisních vozidel, přeprava zakoupeného zboží zákazníkům a další.

Jako **řešení problémů dopravní obsluhy** se ve velkých západoevropských městech v posledních letech **u osobní dopravy** uplatňovalo:

* preferování městské hromadné dopravy před individuálním motorismem, převádění individuálního motorismu na systémy *„Park and Ride“, „Park and Go“, „Park and Kiss“* či *„Bike and Ride“* a vytváření integrovaných dopravních systémů,
* regulace dopravy,
* zvyšování propustné kapacity uliční sítě kolem center a zřizování dopravně zklidněných (pěších) zón v centrech,
* redukce atraktivity center (což je značně sporná cesta – například ve formě podpory výstavby nákupních a zábavních center mimo centra měst – dnes se tam od ní již upouští).

**U nákladní dopravy** komplexní přístup představuje **city logistika**.[[5]](#footnote-5)

**Uvedená řešení tvoří rámec podmiňující rozvoj potenciálů kultury na území města, především městského centra.** Ne ve všech případech se však daří tento potenciál v praxi jednoznačně pozitivně rozvinout. V každém případě však platí, že vhodné logistické řešení přepravy zboží a všech ostatních materiálů i přepravy osob na daném území je nutným předpokladem jeho hladkého fungování, rozvoje především maloobchodu, stravovacích a dalších služeb, které je dělají atraktivním pro návštěvníky, čímž **sekundárně podporují i rozvoj kulturních a zábavních funkcí**.

**Problémy individuálního automobilismu** ve městech jsou obtížně řešitelné, neboť mají rozměr:

* **emocionální**: ve třiceti letech věku 87 % populace vlastní řidičský průkaz, jak vyplývá například z francouzských průzkumů[[6]](#footnote-6), přičemž tito lidé pokládají využívání osobního automobilu k práci[[7]](#footnote-7) i k zábavě za součást životního stylu, v němž nejsou ochotni nechat se jakkoli omezovat. Tentýž pramen však také upozorňuje na pohodlnost automobilistů: je-li k dispozici parkoviště v místě práce, 80 % osob použije k cestě svůj automobil – v opačném případě je to jen 40 %. Bohatý výběr možností nabízený velkoměstem ztrácí smysl, není-li možnost snadného pohybu po městě; na druhé straně, protkání města automobilovými komunikacemi navzájem izoluje dominantní budovy, degraduje je v bezvýznamné, triviální objekty, charakter města se stává neurčitějším, každé místo podobné všem ostatním a všechna dohromady působí dojmem jako „země nikoho“[[8]](#footnote-8);
* **plošný**: při průměrném obsazení osobních automobilů 1,5 osobami zabere 100 přepravujících se osob padesátinásobně větší uliční plochu, než týž počet osob při přepravě tramvají. Druhou část problematiky představuje tzv. doprava v klidu: například na území Londýna v každém okamžiku jede jen 20 % automobilů a 80 % parkuje, čímž vznikají extrémní plošné nároky;
* **časový**: při pouze hodinovém trvání cesty do zaměstnání a zpět[[9]](#footnote-9) stráví pracující v dopravním prostředku za své produkční období tolik času, kolik se rovná pracovní době za 10 let. Výsledkem výstavby rychlostních komunikací je rozptýlenější město a větší časové ztráty při každodenním překonávání vzdáleností;
* **ekonomický**: město se stává nákladnějším: rostou náklady na údržbu a rozvoj dopravních komunikací na straně města, náklady na provozování městské dopravy na straně dopravních podniků a živnostníků, a to včetně vícenákladů v důsledku dopravních kongescí, a náklady na straně uživatelů městské dopravy, tedy cestujících, porovnávané jimi v konkurenčním vztahu k individuálnímu motorismu;
* **ekologický**: zatížení životního prostředí plynnými emisemi, prachovými částicemi, hlukem a vibracemi, včetně nákladů na prevenci a na nápravu vzniklých škod. Lidé ve všech světových velkoměstech se v osobní dopravě pokoušejí každý den dosáhnout rovnováhu mezi dvěma protikladnými požadavky: přijatelným časovým limitem a reálným peněžním limitem rozpočtu domácností.

Závěr je k tomu možné učinit jen jediný: **je nutné potlačit absolutní počet osobních automobilů ve městě** a **preferovat městskou hromadnou dopravu**. Prakticky to znamená postupnými opatřeními regulovat provozomezováním výhod, jež vedou k přednostnímu používání automobilů, například rozšiřováním prostorů pro chodce před významnými místy jejich koncentrace, jako seskupeními obchodů, **divadly**, **koncertními síněmi**, školami apod. na úkor vozovek, zaslepováním vybraných ulic a umožněním vjezdu do nich pouze dopravní obsluze (za příklad evropského města bývá dávána Barcelona se zásadou nikdy neposkytovat osobním automobilům větší podíl na uličním prostoru než 50 %)[[10]](#footnote-10). Rychlostní komunikace by měly být budovány jen za předpokladu, že nedojde k rozšiřování parkovišť, k nimž by od nich vedly ulice, na kterých se má omezit počet vozidel; je třeba také zamezit možnému objíždění rychlostních komunikací v případě jejich ucpání zaslepením souběžných ulic.

Tento přístup je vykročením směrem k **renesanci městských ulic a pěšího pohybu**. Ulice a chodníky jsou hlavními veřejnými prostory, nejživotnější součástí velkoměsta, a to ve vazbě k budovám nebo jiným funkcím, které s nimi hraničí. Je třeba mít ulice co nejživější a nejzajímavější, tvořící souvislou funkční síť, jejíž součástí jsou i náměstí, menší parky a veřejné budovy. Za těchto předpokladů ulice:

* dávají člověku pocit osobní jistoty a bezpečí mezi mnoha cizími lidmi, hlavně proto, že jsou prostorem, v němž jsou promísena pracoviště a obchody s obydlími. Mezi veřejným a soukromým prostorem však musí být zřetelná hranice, nad veřejným prostorem musí být udržována vizuální kontrola (okny, výlohami obchodů a restaurací, osvětlením[[11]](#footnote-11)), a to pokud možno nepřetržitě;
* umožňují vést společenský život ve veřejném prostoru, v přímé návaznosti na jiné typy veřejného života, navazovat při pochůzkách náhodné kontakty mezi neznámými lidmi a přispívat tak k udržování vzájemných ohledů a důvěry.[[12]](#footnote-12)

**Ulice hrají klíčovou roli ve vytváření a udržování rozmanitosti velkoměsta**[[13]](#footnote-13): mísí se na nich základní funkce, tj. práce, bydlení, **zábava**, vzdělávání a rekreace, a do jisté míry se na rozmanitosti podílejí i kulturní instituce: **muzea, knihovny a galerie**. Ulice však musí:

* plnit větší počet základních funkcí, a tyto funkce musí zajišťovat přítomnost lidí z různých důvodů a v různých časových režimech; časové využití ulic přitom musí být rovnoměrné;[[14]](#footnote-14)
* být dobře dostupné pro návštěvníky, neboť jakmile malé a rozmanité podniky na nich přestanou být snadno dostupnými, pozvolna zanikají; [[15]](#footnote-15)
* tvořit hustou síť s malými bloky,dávatchodcůmmnoho možností k odbočování na nárožích, k setkávání jejich cest a spojování v jeden proud;[[16]](#footnote-16)
* mít budovy různého stáří s velkým podílem starých budov: nové budovy s drahým nájemným zužují okruh prodejen, restaurací a dalších podniků včetně kulturních, které tam mohou existovat; vytvářejí nediferencované (monopolizované) prostředí, nezajímavé a neživé. Velké plochy zastavěné budovami, které vznikly současně, jsou nevhodné jako útočiště rozmanitých obchodů i kulturních zařízení. Staré obytné budovy představují i jiné životní náklady a mohou uspokojit lidi s jiným vkusem – obvod tím získává rozmanité a stabilní obyvatele;[[17]](#footnote-17)
* mít dostatečnou koncentraci lidí, kteří v obvodu bydlí. Nízký podíl zastavění pozemků, rozmanitost budov a životaschopné obytné hustoty jsou vzájemně neslučitelné. Hustá uliční síť jako podmínka rozmanitosti je protiváhou vysokého využití půdy.

Všude tam, kde obyvatelstvo netvoří husté koncentrace, ale žije v řídkých sídelních útvarech, nebo kde se zřídka vyskytují rozmanité funkce, každé specifické zařízení, které přitahuje lidi (nákupní středisko, zdravotnické zařízení, kino), vyvolává nadměrnou dopravní zátěž při vynuceném využívání osobních automobilů; vybudování komunikací a parkovišť ji ještě zvyšuje oddálením různých zařízení.

**Čím bohatší a soustředěnější je rozmanitost v určité oblasti, tím více tam lidé chodí pěšky**, a to i ti, kteří do ní přijíždějí zvenku automobily.

Podřadné způsoby užití ploch, které způsobují odumírání obvodu a zabírají velkou plochu, se množí na místech, která již jsou neudržovaná a neúspěšná, kde je nízká koncentrace pěšího provozu, malá přitažlivost a nedochází ke konkurenci hodnotných funkcí.[[18]](#footnote-18)

Zastavme se u prvního z výše uvedených bodů – u příkladu velké **koncertní síně**: taková koncertní síň způsobuje intenzivní využívání okolí v noční době: kina, malá hudební, taneční a dramatická studia a malé koncertní sály, hotely, nájemní domy, v nichž bydlí hudebníci a učitelé hudby, řada restaurací s národními kuchyněmi a specializovaných potravinářských obchodů, starožitnictví, knihkupectví, antikvariáty, potřeby pro výtvarníky, květinářství, butiky se značkovými oděvy. Je příkladem sekundární rozmanitosti, jakožto zařízení s vazbou na základní funkce, sloužící těm, které přitahují tyto základní funkce (s možností přerůst v základní funkce).[[19]](#footnote-19)

Porovnejme výsledky pozorování reálného objektu uprostřed živoucího městského organismu s nápadem umístit koncertní síň v Praze na Štvanici:



Obr. 2 Praha – Štvanice, koncertní síň, jeden z návrhů

Sám projekt[[20]](#footnote-20) je zajímavý; oprávněnou diskusi však vyvolává lokalizace bezesporu potřebné koncertní síně, patrně inspirované novou hamburskou Elbe Hall, (projekt Herzog & de Meuron) k Hlávkovu mostu, jenž je degradován na pouhou automobilovou dopravní komunikaci s velmi intenzivním provozem, bez zastávky městské hromadné dopravy a prakticky též bez pěšího provozu; v širších prostorových vztazích lze nalézt za řekou z jedné strany administrativní Těšnov, večer vylidněný, z druhé strany odpudivé a trvale pusté severní předmostí Hlávkova mostu.



Obr. 3 Hamburg, Elbe Hall[[21]](#footnote-21)

**Městský obvod, který má rozmanité a početné obchody, obvykle obsahuje i mnoho jiných prvků** **rozmanitosti v kulturních zařízeních**, ve scenérii i v samotném obyvatelstvu a návštěvnících. Tytéž fyzické a ekonomické podmínky, které jsou základem rozmanitosti v obchodě, vytvářejí i ostatní prvky rozmanitosti města. Z hlediska dynamiky rozvoje obvodu je významné, že **návštěvníci spíše vypátrají vitalitu tam, kde již existuje**: přicházejí, aby se na ní podíleli, a tím ji ještě více podporují. Na druhé straně velká městská sídliště nevytvářejí téměř nic a svou stagnací vyvolávají nakonec osudný pocit nespokojenosti s prostředím. Chybí tam něco, co by podpořilo schopnost obyvatel obvodu vytvářet dostatečně velké a rozmanité funkční potřeby.[[22]](#footnote-22)

Problematické, chřadnoucí a odumírající se stávají městské obvody nebo centra, když jim chybí vitalita, rozmanitost a atraktivnost, když nenabízejí ani „tak prosté záležitosti příjemného a rozmanitého života, jako jsou zajímavé restaurace“, když se jejich obyvatelé stěhují pryč a večer nebo o víkendech jsou opuštěné, bezútěšné a nudné. **Úpadek může postihnout i původní centrum města, jestliže v jeho blízkosti vznikne nové centrum, nabízející lákavější a rozmanitější příležitosti**.[[23]](#footnote-23)

Výrazným fenoménem změn v názorech na dopravu ve městech a na její řešení v centrech velkých měst se počínaje 60. lety 20. století staly **pěší zóny**.

Při jejich zřizování a rozšiřování je nezbytné respektovat určité **principy**:

* protože pěší zóna je formou prostorové segregace dříve kolidujícího individuálního automobilismu, nákladní dopravy, povrchové městské hromadné dopravy a pěšího provozu, musí být **nejprve vyřešen problém zbytné dopravy v širším území města a poté vytvořena soustava objízdných tras pro nezbytnou dopravu**: nestane-li se tak, nebo nebudou-li mít objízdné trasy dostatečnou kapacitu, budou na nich vznikat dopravní zácpy (kongesce), což znamená, že problém byl pouze přesunut do jiné části městského centra (popřípadě do jeho okolí);
* **vymezení hranic území pěší zóny** nemůže být aktem libovůle městských orgánů, ani pouhého přání obyvatel města, ale výsledkem podrobné urbanistické studie **vycházející z exaktních analytických podkladů**, tak, aby do zóny byly zahrnuty všechny hlavní trasy pěšího provozu; naopak ulice s méně významnými pěšími trasami mohou být ponechány jako polyfunkční v dopravně zklidněném režimu;
* **musí být zajištěna dobrá dopravní dostupnost pěší zóny**, především městskou hromadnou dopravou, a to tangenciálním vedením linek při okrajích zóny; hlavní cíle na území zóny by neměly být od zastávek vzdálené v zásadě více než 500 metrů; u rozsáhlejší pěší zóny je třeba zvážit možnost ponechání její přiměřené obsluhy selektivním vedením městské hromadné dopravy přes území zóny;
* **dopravu v klidu je nezbytné vyřešit ve formě kapacitních parkovišť** (parkovacích garáží, nejlépe podzemních) **při okrajích zóny**; platí zde stejný limit docházkové vzdálenosti jako u zastávek městské hromadné dopravy;
* objekty, které na sebe váží největší rozsah nákladní i osobní dopravní obsluhy, jako **obchodní domy nebo hotely by měly být na okrajích pěší zóny**, resp. obslužné komunikace k nim vedeny mimo pěší zónu (zadem), aby nenarušovaly provoz na ní – **každá překážka pěšímu pohybu** působí destruktivně a **je krajně nežádoucí**;
* velké objekty kulturních institucí, jejichž ideální poloha je v centru pěší zóny, jako **divadla, koncertní síně, muzea a galerie**, které potřebují čas od času přepravu kulis, výstavních artefaktů ad., **musí mít vyřešenu dostupnost pro nákladní vozidla** (mnohdy velkých rozměrů) **a manipulaci při vykládce a nakládce** (včetně bezpečnostních opatření u cenných artefaktů); divadla a koncertní síně s větším nárazovým pohybem návštěvníků představení a koncertů by měla mít ve své blízkosti **zastávky městské hromadné dopravy** i dostatečné **parkovací kapacity** a v ideálním případě by měla být přístupná vozidlům taxislužby;
* **dopravní obsluha všech obchodů, restaurací a dalších provozních jednotek na území pěší zóny musí podléhat časové segregaci** (být řešena v režimu tzv. nočního zásobování, tj. s vjezdem zásobovacích vozidel povoleným výhradně v časných ranních hodinách, předcházejících otevírací době); v zájmu její minimalizace je **vhodné uplatnění city logistiky**;
* **rozmístění jednotlivých cílů pěších cest by mělo být promyšlené s ohledem na jejich rozmanitost a atraktivitu i množství návštěvníků a časové využití** (je třeba vyvarovat se „hluchých míst“, přednost by měly mít menší obchody, restaurace a další podniky místo velkých monofunkčních objektů kancelářských budov, skladba funkcí by měla být co nejpestřejší, provoz v co nejdelším časovém rozpětí);
* dlažba a vybavení by měly respektovat hierarchizaci tras a napomáhat prostorové orientaci v zóně, **neměla by chybět místa vhodná k zastavení a odpočinku** (zákoutí se stromy, lavičkami, květináči, pítky apod.); protože lidé mají tendenci pohybovat se podél domů (výloh obchodů) je žádoucí pobízet je k využívání celé šířky pěší ulice právě prostřednictvím dlažby;
* pamatovat lze rovněž na sezónní (vánoční aj.) **trhy, pouliční hudebníky či** **divadlo** apod.;
* uspořádání musí zároveň **umožňovat průjezd** sanitním, policejním, hasičským a popelářským vozidlům, nesmí znesnadňovat **úklid a zimní údržbu** a musí být dostatečně robustní, aby odolávalo vandalům.

Pro navrhování pěších zón je vypracován exaktní postup[[24]](#footnote-24) – tentýž postup může být uplatněn i při **hledání vhodného místa pro kulturní objekt, jako galerii, muzeum, divadlo** ad. v centru velkého města nebo v centru některé z jeho čtvrtí; je vhodný rovněž **k vyhodnocení potenciálních dopadů změn v uspořádání centra**, jež městské orgány zamýšlejí uskutečnit, a které se mohou projevit v zeslábnutí intenzity pěšího provozu v okolí daného kulturního objektu (jim je třeba se účinně a včas bránit, popřípadě je eliminovat zesílenými marketingovými aktivitami). Rovněž **návrh** **vybavení pěší zóny**, které jí povýší nad úroveň prosté pěší komunikace, by přítomné kulturní organizace měly pečlivě **sledovat a připomínkovat**.

V rámci renesance městských ulic je často diskutována otázka, **zda je vhodnější pěší zóna, anebo polyfunkční ulice**, resp. městský bulvár. Rozhodování mezi oběma možnostmi není jednoduché a musí respektovat:

* vývoj počtu, rozmístění, velikosti, sortimentu a nároků provozních jednotek maloobchodu, jejichž dopravní obsluha je nejnáročnější,
* změny nákupních zvyklostí obyvatel spádové oblasti,
* změny přepravních zvyklostí obyvatel města,
* změny způsobu života obyvatel města včetně změn jejich kulturního života,
* vylidňování centra, jeho zaplňování kancelářemi a hotely,
* přizpůsobování maloobchodní sítě, sítě stravovacích zařízení a služeb turistům,
* přizpůsobování zábavních podniků turistům,
* vývoj intenzity pěšího provozu na území centra, jeho přesměrovávání za atraktivnějšími cíli,
* vývoj délky pěších cest,
* vývoj časového průběhu pěšího provozu.

Problém můžeme dokumentovat na příkladu pražského Václavského náměstí: **Václavské náměstí je** **prostorem s největší intenzitou pěšího provozu v rámci celé Prahy**. Počet chodců v maximální hodině pracovního dne ve střední části náměstí v úseku mezi křížením s Vodičkovou a Jindřišskou ulicí a Štěpánskou ulicí je 7 650, stejný jako v ústí Vodičkovy ulice, v úseku mezi Štěpánskou a Ve smečkách je 7 000 a v horní části náměstí dosahuje 5 540; v dolní části náměstí mezi Vodičkovou ulicí a Na příkopě je 7 380.

Intenzita pěšího provozu v úsecích ulic, navazujících bezprostředně na náměstí, je: Na příkopě 5 630, 28. října 2 820 (na Národní třídě mezi Jungmannovým náměstím a Spálenou ulicí se zvyšuje na 5 350), Na můstku je 5 000, v Jindřišské ulici 3 320, ve Vodičkově ulici ve vzdálenější části 2 720.[[25]](#footnote-25)



Obr. 4 Praha – intenzity pěšího provozu v centru města[[26]](#footnote-26)

S intenzitou pěšího provozu koresponduje denní obrat cestujících městskou hromadnou dopravou: na stanici metra Muzeum dosahuje 75 tisíc osob, na stanici Můstek 55 tisíc osob, v podchodu ve střední části náměstí 46 tisíc osob; obrat na tramvajových zastávkách: Vodičkova ulice 38 tisíc a Muzeum 6 tisíc osob.[[27]](#footnote-27)

Pouze pěšky se v Praze koná 23 % všech vnitroměstských cest. Nejvíce jich připadá na centrální oblast: v městské části Praha 1 se uskuteční téměř třetina všech pěších cest v Praze – ze všech vnitroměstských cest realizovaných pouze pěšky má svůj zdroj nebo cíl v Praze 1 na 23 % cest a dalších 9 % cest se uskuteční výlučně na jejím území, aniž by překročily její hranici.[[28]](#footnote-28)

Z hlediska času převažují (s výjimkou rekreačních cest) krátké cesty: 63 % samostatných pěších cest je kratších než 10 minut a jen 10 % trvá déle než 20 minut.[[29]](#footnote-29)

Porovnání intenzit pěšího provozu ve sledovaném prostoru v průběhu delšího časového období však vede k překvapivému poznatku: **intenzita pěšího provozu se neustále a dramaticky snižuje**! Zatímco nynější počet chodců na Václavském náměstí mezi ulicí Vodičkovou a Na příkopě je 7 380, v roce 1990 byl 16 000, v roce 1975 17 000 a v roce 1963 dokonce 18 420 – **rozdíl je 60 %.** Totéž platí o okolních ulicích: úbytek ve Vodičkově ulici v úseku Václavské náměstí – Palackého je 37 %, v Jindřišské v úseku Václavské náměstí – Panská 54 %, Na příkopě v úseku Panská – Nekázanka 58 %, na Národní třídě v úseku Jungmannova – Spálená 36 % atd.

Naproti tomu **intenzita pěšího provozu narůstá na turisty vyhledávaných trasách** – na Královské cestě a na dalších spojnicích mezi Staroměstským náměstím a Pražským hradem: na Karlově mostě (od roku 1990) o 36 % (na 3 450 chodců), v Karlově ulici o 28 %, na Starých zámeckých schodech dokonce o 230 %, přičemž ve dnech pracovního klidu vzrůstá ještě o 15 % - 20 %. Zvyšování atraktivity dříve méně navštěvovaných paralelních ulic a uliček Starého Města vede k **rozprostření pěšího provozu do většího území centra**, a to zvláště v jižní a východní části Starého Města; zároveň poklesl počet chodců v Celetné ulici, a to o 46 %. [[30]](#footnote-30)

**Uvedená fakta indikují probíhající** **hlubší společenské změny**:

* **vylidňování centra města**: v Praze 1 ubylo jen za prvních šest let po roce 1989 více než 8 tisíc obyvatel – to je nejhorší možná varianta vývoje centra každého velkoměsta. Důvody jsou: nátlak na vystěhování ze strany majitelů činžovních domů, kteří je získali zpět v restitucích, a rozhodli se přestavět je, většinou na hotely (na území Prahy 1 vzrostl počet hotelů během uvedených let na trojnásobek), nedostatek obchodů, problémy s parkováním, hlučnost, místy rovněž nízká bezpečnost[[31]](#footnote-31);
* **přizpůsobování struktury maloobchodní sítě a sítě stravovacích zařízení turistům**: nastal citelný úbytek obchodů se sortimentem užitečným pro stálé obyvatele, jejich vytlačování směnárnami, prodejnami suvenýrových cetek[[32]](#footnote-32), butiky se značkovými oděvy, drahými restauracemi, hernami a nočními podniky. Zanikla téměř polovina cenných pasáží, typických pro Václavské náměstí; byly pohlceny neosobními velkoplošnými prodejnami. Návštěvníci centra jsou znejistěni častými změnami v maloobchodní síti, kdy mnohé prodejny zkrachují již po několika měsících. Docházková vzdálenost k obchodním domům a novým nákupním střediskům (Palladium, další v přípravě) je příliš dlouhá; racionální využití městské hromadné dopravy v nejužším centru je obtížné. Některé sortimenty jsou zastoupeny jen slabě, ceny zboží v centru města jsou všeobecně příliš vysoké, značná část nabídky maloobchodu je orientována vyloženě na zahraniční turisty a tuzemské zbohatlíky;
* **celková změna způsobu života**: takřka úplně vymizel zvyk korzovat v neděli v centru, nahlížet do výkladních skříní a setkávat se se známými; místo toho jsou víkendy tráveny na chatách a chalupách;
* **odlišný kulturní život**: u starší a střední generace převažuje sledování televize (cca 3 hodiny denně, ve dnech pracovního klidu více), u mladé generace trávení času doma počítačovými hrami, komunikací na sociálních sítích a mobilní komunikací, své večerní návštěvy zaměřuje na levnější kluby a diskotéky, převážně mimo centrum. Nastal všeobecný úpadek kin: nová multikina jsou hlavně v okrajových čtvrtích; kina na Václavském náměstí, v minulosti hojně navštěvovaná, zanikla. Sledujeme začátek snahy provozovatelů nákupních center na okrajích města o zvýšení jejich atraktivnosti a návštěvnosti postupným doplňováním o restaurace, hotely a kongresové sály, o fitness centra, akvaparky a různá zábavní zařízení; jsou vyhlídky na formování nových obvodových center včetně pěších zón kolem těchto nákupních center v příštích letech, a to na úkor návštěvnosti městského centra;
* **přizpůsobování zábavních podniků turistům**: došlo k invazi erotických podniků a „sexuálních služeb“; komercializace zábavy byla dovedena až do obskurních forem, se zaměřením vesměs na zahraniční návštěvníky; centrum Prahy se stalo oblíbenou destinací pivních a sexuálních turistů, převážně z Německa a Velké Británie, opileckých zájezdů mládeže i z jiných evropských zemí; účastníky například silvestrovských „oslav“ na Václavském náměstí jsou převážně mladí cizinci;
* **odlišné nákupní zvyklosti:** Pražané přešli oddenních nákupů v blízkých obchodech k týdenním nákupům v hypermarketech a nákupních centrech na okrajích města, s využitím osobních automobilů, popřípadě metra. Obyvatelé bydlící mimo město, odkázaní na přepravu osobními automobily, jsou odrazováni od návštěv centra dopravními kongescemi a drahým parkováním. Celkově je komfortnější nakupování lépe vyhovujícího a levnějšího sortimentu na okrajích města, než v jeho centru;
* **odlišné přepravní zvyklosti**: na počátku 90. let používalo 70 % Pražanů městskou hromadnou dopravu a 30 % jezdilo automobily; v současnosti volí městskou hromadnou dopravu již jen 57 % a auto 43 %. Stírají se rozdíly mezi přepravní špičkou a dobou slabšího provozu u městské hromadné dopravy v důsledku pružnější pracovní doby a zejména jejích pozdějších začátků; větší počet cestujících ji využívá i během poledních hodin a večer. Intenzívnější noční život vede k celonočnímu využívání spojů, výrazné je zesílení zájmu během pátečních nocí. V dny pracovního volna již městská hromadná doprava neslouží k výletům, jako tomu bylo dříve, především v neděli dopoledne; Pražané místo si místo toho po nočním sledování televize přispí a pak jedou do nákupních center na okrajích města – část z nich městskou hromadnou dopravou, jejíž spoje na linkách k nákupním centrům musí být posilovány;[[33]](#footnote-33)
* **posun v lokalizaci zájmů zahraničních turistů**: s ohledem na krátkou dobu pobytu, roste zájem o hlavní historické památky na trase Staroměstské náměstí – Karlův Most – Malá Strana – Pražský hrad.

Václavské náměstí utrpělo zřízením **severojižní automobilové magistrály**, a to nejen prostorově, hrubým narušením celistvosti pěšího napojení na významnou Vinohradskou třídu, ale i z hlediska životního prostředí: úsekem magistrály ve Wilsonově ulici projede v průměrný pracovní den během 0 – 24 hodin celkem 103 tisíce vozidel[[34]](#footnote-34)(během deseti let intenzita provozu vzrostla o 36 %), sousedním úsekem ulice 5. května projede 79 tisíc vozidel (nárůst o 40 %).[[35]](#footnote-35)Předpokládá se, že pro řidiče projíždějící Prahou, zůstane magistrála atraktivní trasou i po dobudování městského okruhu, především proto, že je kratší.

Obdobné procesy probíhají u našich dalších velkých měst.

**Popsané vývojové změny se týkají především těch kulturních zařízení, jež jsou víceméně závislá na pěším provozu a vitalitě vůbec v jejich bezprostředním okolí – zejména malých galerií, muzeí, divadel, kin a hudebních klubů.** Jsou mementem, připomínkou, že města jsou živými organismy, jejichž vývoj je formován širšími procesy s mnohdy skrytými kořeny, popřípadě může být deformován neprozřetelným rozhodnutím radnice, jež svými důsledky poškodí centrum města i v něm působící kulturní organizace. Proto **je třeba tyto procesy sledovat, předvídat a v rámci možností daných legislativou do nich účinně zasahovat či se jim bránit**.

1. Například ve francouzských městech se počet přemístění uskutečněných mezi předměstími a okraji center zvýšil mezi lety 1982 a 1994 o 79 %. Individuální automobilismus se na těchto přemístěních podílel například v Paříži 44 % (avšak po předchozím nárůstu o 35 %), nebo v Aix-en-Provence 64 %. (Vysvětlit jej lze jak tehdejším nárůstem počtu automobilů, tak probíhajícími změnami ve struktuře měst.) GELBMANN, B.: *Vývoj a perspektivy mobility osob.* Transport, 2000, č. 5 – 6. (Překlad: Odvětvové informační středisko dopravy, ČD, s. o.) [↑](#footnote-ref-1)
2. Při jejich řešení je nutno vzít v úvahu, že počet pracovních příležitostí v centrech významně převyšuje počet tam žijících obyvatel a že ve světových velkoměstech se v centrech soustřeďuje nejméně 40 % z celkových pracovních příležitostí ve městech, přičemž kolem 90 % z nich vytvářejí administrativa a služby. [↑](#footnote-ref-2)
3. Pramen: Ústav dopravního inženýrství Hlavního města Prahy. [↑](#footnote-ref-3)
4. **Atraktivita území** označuje závislost mezi funkční náplní určitého území a rozsahem jeho dopravní obsluhy. Vyplývá z prostorového rozložení jednotlivých druhů lidské činnosti (bydlení, práce, nákupů, rekreace) do různých míst a projevuje se toky materiálů (zboží) a přemísťováním osob, zprostředkovanými dopravou ve směru dovnitř daného území. Analogická závislost spojená se směrem toků a přemísťování z daného území ven je **produktivita území.** [↑](#footnote-ref-4)
5. **City logistika** je příkladem řešení protikladného bezbřehému liberalismu směrem k pro-aktivní úloze orgánů městských správ, vystupujících jako iniciátoři a inspirátoři změn, jejichž faktickými nositeli pochopitelně zůstávají privátní podnikatelské subjekty. Autorita města vyjadřuje vůli veřejnosti po změně, iniciuje tuto změnu a podporuje ty subjekty, které se na ní hodlají podílet ve veřejném zájmu. Řešení respektuje: potřeby města, problémy životního prostředí ve městě včetně bezpečnosti provozu a potřebu hospodárnosti a to nejen podle podnikových kritérií. Spočívá v kompletaci dodávek od různých dodavatelů určených pro jednoho příjemce do jediné zásilky a v optimálním způsobu přepravy této zásilky jedním vozidlem vhodných parametrů; celkově vede k potřebě menšího počtu vozidel, snížení výkonů v dopravě, omezení dopravních kongescí, nižším nákladům na dopravní obsluhu a menšímu zatížení životního prostředí. [↑](#footnote-ref-5)
6. GELBMANN, B.: *cit. studie*. [↑](#footnote-ref-6)
7. Osobní automobil považuje za nejvýhodnější dopravní prostředek k dojížďce do práce 45 % Čechů. [↑](#footnote-ref-7)
8. JACOBSOVÁ, J.: *Smrt a život amerických velkoměst.* Praha: Odeon, 1975, s. 200 – 212. Její kniha na toto téma, *The Death and Life of Great American Cities,* vyšla v New Yorku sice již v roce 1961, avšak tehdejší vývojové tendence, Jacobsovou kritizované, se v modifikované podobě projevují i v současné realitě našich měst. Respekt k jejímu přínosu je znát i z nedávného rozhovoru s urbanistou New Yorku A. E. Washburnem. Viz: BEDNÁŘOVÁ, V.: *Na domech je nejdůležitější chodník.* Praha: Lidové noviny, 26. 5. 2012, ISSN 0862-5921. [↑](#footnote-ref-8)
9. Průměrná doba dojíždění za prací je v Praze 48 minut (průměr za Českou republiku je 35 minut). *V práci jsme za 35 minut.* Zpráva ČTK. Praha: Lidové noviny, 4. 9. 2007, ISSN 0862-5921. Mimochodem, za předpokladu použití téhož druhu dopravy, lze očekávat obdobnou **dobu dojíždění za kulturními cíli, jakými jsou divadla, koncertní síně, hudební kluby či kina**. [↑](#footnote-ref-9)
10. Omezení automobilové dopravy na území centra velkého města formou zpoplatnění vjezdu (mýta) se nezdá být vhodným řešením, neboť diskriminuje chudší automobilisty; pokud by se vztahovalo bez výjimek i na rezidenty bydlící v centru, vedlo by k odstěhování méně majetných obyvatel centra a nejspíše k rozrůstání kancelářských a hotelových kapacit namísto bydlení, tedy k nežádoucímu zeslabení rozmanitosti. Pokud by byly připuštěny výjimky, záhy by omezení ztratilo účinnost, bezpochyby i vzhledem k rozbujelé korupci. (Právě kvůli benevolenci při udělování výjimek muselo být nakonec zrušeno tzv. noční zásobování v centru Prahy v 70. letech 20. století.) [↑](#footnote-ref-10)
11. Kamerové systémy, nyní tak často instalované, mohou být pouze doplňkem přirozených forem kontroly, nikoli jejich náhradou – všímaví lidé mohou být pohotovější prevencí kriminálních aktivit, protože jsou, na rozdíl od městských strážníků či policie, přímo na místě; problém je však v právních mezích jejich možnosti zasáhnout, i v rostoucí neochotě k jakékoli osobní angažovanosti, typické pro obyvatele velkých měst. [↑](#footnote-ref-11)
12. JACOBSOVÁ, J.: *cit. dílo,* s. 25 – 58. [↑](#footnote-ref-12)
13. **Rozmanitost velkoměsta** spočívá ve velkém počtu obyvatel soustředěných na jeho území, který zaručuje ekonomické podmínky pro přežití nejrůznějších druhů obchodů (od velkých supermarketů po malé, úzce specializované prodejny), provozoven služeb a kulturních zařízení (včetně těch pro náročné menšinové recipienty), a to s početní převahou malých podniků. JACOBSOVÁ. J.: *cit. dílo,* s. 88. [↑](#footnote-ref-13)
14. Časové využití ulic je základním faktorem, sám počet obyvatel ještě není zárukou.

Velké úřady mohou být obklopeny kruhem stagnace, úpadku, neobsazených budov, obchodů navštěvovaných hojně jen v poledne a mrtvých večer a o volných dnech, a tudíž neefektivních; totéž platí o drobných službách. Jedinou možností je koncentrace místních obyvatel, turistů a návštěvníků z jiných čtvrtí, kteří se sem budou opakovaně vracet ve svém volném čase – to samé musí přitahovat (nebo alespoň nenudit či neodpuzovat) i lidi zde pracující; zřizování nových pracovišť není pomocí (navíc tím mohou být ohroženy jiné potřebné části města). [↑](#footnote-ref-14)
15. Tamtéž,s. 88. [↑](#footnote-ref-15)
16. Tamtéž,s. 108 – 112. [↑](#footnote-ref-16)
17. Tamtéž,s. 112 – 120. [↑](#footnote-ref-17)
18. Tamtéž,s. 120 – 140. [↑](#footnote-ref-18)
19. Příklad se vztahuje na Carnegie Hall v New Yorku. In: JACOBSOVÁ, J.: *cit. dílo,* s. 91 – 108. [↑](#footnote-ref-19)
20. Viz diskuse na www.archiweb.cz [↑](#footnote-ref-20)
21. www.archnewsnow.com [↑](#footnote-ref-21)
22. Tamtéž,s. 89. [↑](#footnote-ref-22)
23. Příkladem budiž Ostrava: tamní radnice rozhodla v 90. letech 20. století vystěhovat nájemníky z historického středu města(přesněji: Moravské Ostravy),obytné domy přestavět na pronajímatelné kanceláře, a tím městu zajistit vyšší příjem. Fungování projektu však po několika letech zhatila hospodářská recese, která přiměla firmy, dosud užívající drahé kancelářské prostory v centru města, najít si levnější náhradu mimo centrum; nové zájemce o pronájem kanceláří se městu nepodařilo najít, i když ceny nájemného poněkud klesly. Úbytek stálých obyvatel a prázdné kanceláře snížily koupěschopnou poptávku na území centra a vedly k zavření řady obchodů a restaurací, u zbylých k omezení jejich otevírací doby: obchody mají zavřeno jak ve večerní době, tak o víkendech. Městská část Moravské Ostravy a Přívozu proto uvažuje o zpětné přestavbě kanceláří na byty nebo oživení Masarykova náměstí umístěním radnice. Zatím návštěvníky masívně přitahuje nákupní, zábavní a administrativní centrum Nová Karolina. Tato rozsáhlá developerská výstavba na pozemcích odprodaných městem, je ve vizuálně dominantní poloze, přičemž stavební plocha o 32 hektarech leží pouhých 500 metrů od historického jádra města(jeho plocha je 1 km2); rovněž se dotýká výstaviště Černá louka. Pro návštěvníky má zajištěnu dobrou dostupnost tramvajemi a trolejbusy městské dopravy, autobusy, vlaky i osobními automobily. Nákupní a zábavní centrum má celkovou plochu 240 tisíc m2, z toho 86 tisíc m2 maloobchodních ploch, projekt dále zahrnuje 12 tisíc m2 kulturních, zábavních a sportovních ploch, 60 tisíc m2 kancelářských ploch a cca 1 200 bytů.

Viz: STRATILÍK, O.: *Mrtvá zóna Ostravy.* Praha: Lidové noviny, 14. 12. 2013, ISSN 0862-5921. *Anketa LN: Pět ostravských osobností hovoří o současném prostředí moravskoslezské metropole.* Tamtéž. PERTÁČEK. Z.: *Domorodci, kde jste. Ostrava zjišťuje, že z jejího centra se vytrácí život.* Tamtéž.

[*www.ostrava.cz*](http://www.ostrava.cz)*,* [*www.nova-karolina.cz*](http://www.nova-karolina.cz)

 [↑](#footnote-ref-23)
24. Spočívá v  analyzování a zakreslování do plánu řešeného území soustředných kružnic docházkových vzdáleností od všech stanic příměstské železniční a autobusové dopravy, zastávek městské hromadné dopravy a parkovišť, jako výchozích bodů pěšího provozu, spolu s jeho zjištěnými intenzitami. Kumulací těchto hodnot vznikne plošný obraz pěších cest a zobrazí se jejich úhrnná intenzita. Území s nejvyššími hodnotami je vhodné ke zřízení pěší zóny. [↑](#footnote-ref-24)
25. Údaje z roku 2000. Pramen: *Ročenka dopravy.* Praha: Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, 2000. [↑](#footnote-ref-25)
26. Pramen: *Ročenka dopravy*. Praha: Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, 2000. [↑](#footnote-ref-26)
27. Pramen: *Urbanistická analýza severojižní magistrály, úsek Nové Město – Vinohrady.* Praha: Ústav rozvoje hlavního města Prahy, 2012. [↑](#footnote-ref-27)
28. Pramen: *Ročenka dopravy Praha 2000*. Praha: Ústav dopravního inženýrství, 2001.

 [↑](#footnote-ref-28)
29. Údaj se vztahuje k celému městu. Nejčastějším zdrojem či cílem samostatných pěších cest je bydliště (44 %), dalšími jsou pracoviště nebo škola (30 %) a obchody (15 %). Tentýž pramen. [↑](#footnote-ref-29)
30. Tentýž pramen. [↑](#footnote-ref-30)
31. V průzkumu SC&C pro Lidové noviny z roku 2006, který se zaměřil na problémy nejvíce vadící Pražanům, z odpovědí, v nichž měli respondenti uvést pouze jeden nejpalčivější problém, to byla na prvním místě bezpečnost v ulicích (12,2 %), doprava obecně (9,4 %), životní prostředí (8,5 %), plynulost dopravy (7,0 %) a kriminalita (6,9 %). In: MRAČNO, J.: *Pražany trápí životní prostředí.* Praha: Lidové noviny, 11. 1. 2006, ISSN 0862-5921. [↑](#footnote-ref-31)
32. Na Václavském náměstí nedosahuje tak otřesné úrovně komerční degradace následkem cestovního ruchu jako na Královské cestě. [↑](#footnote-ref-32)
33. Ukazuje se, že v Praze, nasycené obchodními plochami, mají perspektivu uspět pouze nákupní centra s přímým napojením na metro a s těžištěm v hypermarketovém prodeji levného zboží. Viz: NOVÁKOVÁ, J., KOLINA, J.: *Nákupní galerie v Praze upadají.*  Praha: Lidové noviny, 23. 2. 2007. KOLINA. J.: *Doprava se mění kvůli nákupům.* Praha:Lidové noviny, 25. 1. 2008, ISSN 0862-5921. [↑](#footnote-ref-33)
34. Údaj z roku 2000. Pramen: *Ročenka dopravy Praha 2000*. Praha: Ústav dopravního inženýrství, 2001. [↑](#footnote-ref-34)
35. Největší intenzita automobilového provozu je dosahována na spojnici 5. května – Vídeňská, a to 147 tisíc vozidel za den; úsek D1 mezi Šeberovem a Průhonicemi je zatížen 92 tisíci vozidel denně (rok 2010).

K 31. 12. 2010 bylo v Praze registrováno 929 tisíc motorových vozidel, z toho 700 tisíc osobních automobilů. Osobními vozy bylo v roce 2010 v Praze uskutečněno 1,8 milionu cest denně. Podíl osobních automobilů na celkové skladbě dopravního proudu byl v centru města v pracovním dnu 96 %.

Pramen: *Ročenka dopravy velkých měst ČR 2010.* Praha: Technická správa komunikací hlavního města Prahy – Úsek dopravního inženýrství, 2011.

Podle Sdružení automobilového průmyslu v roce 2006 připadl jeden osobní automobil na 1,94 obyvatele Prahy (v druhém nejlépe vybaveném kraji, Plzeňském připadl na 2,24 obyvatele, v nejhůře vybaveném Severomoravském kraji na více než 3 obyvatele). V Praze je nejmladší vozový park: průměrné stáří je 12,95 roku (v celé České republice činí 13,87 roku). [↑](#footnote-ref-35)