

BRNO



PRO



VŠECHNY

citlivé plánování města



Brno pro všechny: citlivé plánování města
Koncepce publikace / editace textů: Petra Hlaváčková
Autorky: Petra Hlaváčková, Barbora Benčíková
Grafika: Petra Voštinárová
Spolupráce: Stanislav Biler, Consequence Forma Architects, Michaela Řepová
Jazykové korektury: Věra Becková
Vydaly: Sdružení, Brno 2022
Finanční podpora: Nadace Rosy Luxemburgové
Partnerství: 4AM Fórum pro architekturu a média / Červená knihovna
Město: fórum pro snesitelnější každodennost

ISBN 978-80-11-01142-0

Publikace byla podpořena nadací Rosa Luxemburg Stiftung e.V., zastoupením v České republice. Za obsah je plně odpovědný vydavatel publikace a postoje prezentované v textu nemusí nutně představovat stanovisko nadace.

sdružení

NADACE ROSY LUXEMBURGOVÉ

FORUM PRO SNESITELNĚJŠÍ KAŽDODENNOST

FORUM4AM.CZ

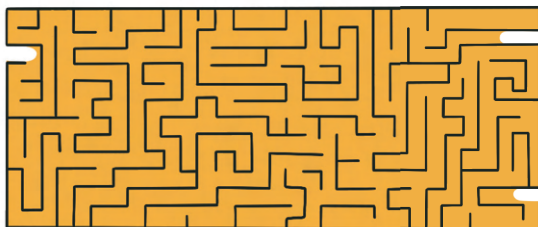
RED LIBRARY

ÚVOD

Petra Hlaváčková

V době, kdy jsme dokončovaly tuto publikaci, začala nečekaná invaze ruských vojsk na Ukrajinu. Ve světle přicházejících a čím dál děsivějších zpráv z války, záběrů stále zničenějších ukrajinských měst a trpících lidí schovaných v krytech se nám chvíli zdálo, že publikace zabývající se férově sdíleným městským prostorem přestává dávat smysl. Pak k nám začaly přijíždět tisíce ukrajinských matek s dětmi, které zde našly útočiště a jsou v ulicích Brna vidět stále častěji. Došlo nám, že tato útlá knížka je i pro ně. A že plánování měst participativně, feministicky a podle zásad genderového mainstreamingu je projevem fungující demokracie, která je skutečným protipólem autoritativních a totalitních režimů. Tyto principy chceme podporovat.

O Brně se říká, že je to skvělé město pro rodiny s dětmi, a z určitého úhlu pohledu tomu tak skutečně je. I já jsem o tom byla přesvědčená ještě i nějakou chvíli po narození vlastních dětí. Pak jsem si začala uvědomovat, jak jsem po návratu z každodenních cest po městě unavená a psychicky vyčerpaná. Musela jsem začít své cesty s dětmi obezřetně plánovat s ohledem na úroveň mých i jejich zásob energie. A nedávat si velké cíle. Teď, když jsou děti malé, zvládneme během dne nanejvýš jednu větší cestu a i tak mi naše výprava, přestože jsou dobře naladěné, připadá jako soutěž v přežití. A už teď tuším, jak obtížné bude hledat cesty pro jejich samostatný pohyb po městě a čelit rizikům nepřehledných křižovatek s krátkým časem na přežití a čím dál hustším provozem.



Brno ovšem nemá svoji pověst baby friendly města náhodou. Skutečně nabízí rodinám spoustu možností trávení volného času díky přehradě a okolní přírodě se zajímavými výletními destinacemi. Je to město příjemné velikosti, takže v jeho ulicích potkáváte přátele, ale můžete se v něm i ztratit. Historická urbanistická struktura

a architektura 19. století s všudypřítomným funkcionalismem vytvářejí podnětné prostředí. Brno má kulturní aspekty velkoměsta bez všudypřítomného stresu. Kde se tedy stala chyba?

ŽENY TO ODPRACUJÍ

Když jsem se začala více rozhlížet po pečujících osobách v ulicích (stále většinou ženy), všimla jsem si v jejich tvářích stejně uštvaného výrazu, jaký jsem shledávala sama na sobě. A mou frustraci z pohybu po městě mi potvrzovali i přátelé s dětmi: „My chodíme jen do parku a domů.“ „Když se mi narodilo druhé dítě, měla jsem pocit, že cestu někam ani nepřežijeme.“ „Nemůžu se dostat s dcerou na blízkou cyklostezku k řece, bojí se okolních křižovatek s hustým provozem, i když jede po chodníku.“ „Při cestě ze školky se s dětmi necítím bezpečně - chtějí běhat na ostrůvku MHD, kde chybí zábradlí a kolem jezdí hodně aut.“ „Pořád zvedám kočár do schodů a žádám někoho o pomoc, protože často nemohu čekat na bezbariérovou tramvaj.“ „Po příchodu domů si připadám jako po vítězném klání.“



Začínala jsem mít pocit, že pověst Brna jako rodinného města existuje díky ženám, které vydávají obrovské množství energie a nestěžují si. Často si odpracují celodenní péči o děti, domácnost a své blízké s mnoha cestami po městě, které není jejich potřebám přizpůsobeno. A vypadá to, že ani nejsou deklarovanou prioritou. Z průzkumů v jiných městech vyplývá, že ženy využívají chůzi a veřejnou dopravu častěji než muži, kteří spíše jezdí autem. Výzkumy ukazují, že osoby pečující mají pohyb po městě složitější (do školky, na nákup, na hřiště, za prarodiči, na poštu, domů) než osoby pracující (do práce, na nákup, domů). Města svými opatřeními však často více podporují automobilovou dopravu, které se pak přizpůsobuje celá městská infrastruktura, a tím vznikají i velké nerovnosti. Nejen genderové, ale i vůči řadě

dalších uživatelů a uživatelék měst, jako jsou děti, senioři a seniorky nebo osoby se sníženou možností orientace a pohybu. Ti jsou také závislí na pěší a veřejné dopravě. Ve zkratce se dá říct, že města nejsou plánována podle většinové potřeby.

Citlivé plánování města neboli genderový mainstreaming v městském plánování¹ je založen na podrobné sociální a funkční analýze pohybu ve veřejném prostoru a je chápán jako odraz společenských procesů. Při zjišťování potřeb obyvatel a obyvatelék města jsou využívány socio-demografické analýzy, investigace a kvalitativní výzkum. Na základě takto získaných informací je možné zachytit existující prostorové konflikty a tlaky a také různorodé potřeby jednotlivých cílových skupin, jako jsou např. rezidenti/ky, místní návštěvníci/ce, turisté/ky, marginalizované skupiny (např. bezdomovci/kyně), děti, dospívající, mladí dospělí, pečující osoby, lidé středního věku, senioři/ky atd. Teprve pak se dělají velká rozhodnutí o tom, jak která ulice bude vypadat. Město je tedy plánováno podle reálných požadavků jeho obyvatel a obyvatelék.

MALÉ ZMĚNY S VELKÝM DOPADEM

V naší publikaci jsme se rozhodly představit principy citlivého městského plánování na konkrétních příkladech z Brna a dalších měst. Cílem je ukázat, že i malé změny mohou mít velký dopad, pokud jsou provedeny na základě relevantních informací a v širším kontextu. Je nám jasné, že uvedené příklady ze světa vznikaly v jiném urbanistickém i politickém prostředí, jejich výběr má ale vždy svůj důvod. Barcelona je se svým mřížkovým rastroem i rozlohou a minimem parků sice odlišným místem, nás ale zaujala razance a revolučnost navržených změn, které v krátké době několika let město zásadně proměnily - mnoho bývalých rušných silnic se změnilo v pěší zóny a přibýlo spoustu zeleně. A to i proto, že vedení města v čele se starostkou a hlavní architektkou přijalo genderový mainstreaming, zahrnuje feministické přístupy přímo do městského plánování a dokázalo se oprostit od zastaralého upřednostňování soukromé automobilové dopravy.

Zmiňujeme také Vídeň, neboť tam genderově citlivý přístup v městském navrhování vznikl a již od 90. let minulého století město pracuje na metodikách k citlivému

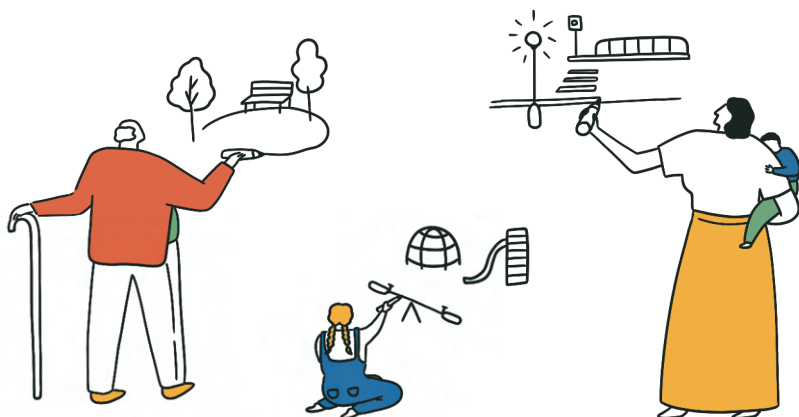
¹ Slovo „gender“ v tomto případě odkazuje k sociálně konstruovanému „rodu“, ne k biologicky dané rozdílnosti mezi muži a ženami. Jde o genderové role, které upevňuje výchova, společenská očekávání a vyžadované normy chování pro ženy/dívky a muže/chlapce. Tyto normy se liší v různých kulturách. Kromě genderových aspektů jsou brány v úvahu i další rozdílnosti vedoucí často k diskriminaci, jako je sociokulturní zázemí, náboženství nebo fyzické a psychické schopnosti. Slovo mainstreaming znamená, že tyto strategie mají za cíl stát se součástí oficiálních politických a plánovacích nástrojů.

sběru dat i příručkách inspirativních i pro ostatní města (dostupných v angličtině na internetu). K průkopníkům patří i skandinávská města, která tento způsob uvažování přijala za svůj. V poslední době existuje mnoho aktivit i v USA a Kanadě, kde se z aktivistických počinů stávají projekty řízené samosprávou (např. projekt Complete Streets).

BRNO MÁ POTENCIÁL

V této příručce jsme z brněnského prostředí vybíraly hlavně místa nacházející se v centru a v širším centru. Částečně proto, že jsou notoricky známá a dotýkají se všech obyvatel a obyvatel města, a také proto, že okrajovější části často čelí ještě jinému druhu problémů, na jejichž hlubší analýzu zde nyní není prostor. Šlo nám o to ukázat, jak veřejný prostor souvisí s genderovou rovností, sladováním péče a práce, zvládnutím rodinných povinností a každodenních úkonů různorodých sociálních skupin a také, že Brno má velký potenciál stát se citlivě plánovaným městem.

Na závěr považuji za důležité zmínit, že současné nukleární rodiny čelí rozsáhlejší krizi a hlubším nerovnostem, které je potřeba řešit. Neviditelná a neplacená práce související s péčí totiž dopadá stále hlavně na ženy a veřejná debata o spravedlivějším dělení povinností v domácnosti téměř neexistuje. Navíc rodinám často chybí i tradiční podpora širší rodiny a dostatečná podpora státu. Následovat by tedy mělo posílení infrastruktury péče o předškolní děti (což je v Brně po babyboomu posledních let palčivé téma), veřejná debata o tlacích tzv. intenzivního rodičovství na ženy nebo podpora města v otázce vytváření míst pro setkávání a život (bydlení) širších komunit. I vedení měst se totiž musejí začít zabývat živými otázkami týkajícími se distribuce péče. Dostávat toto téma do procesů plánování a proměňovat tím veřejný prostor je jeden důležitý krok z mnoha dalších potřebných změn.



PĚŠKY A NA KOLE

ULICE A NÁMĚSTÍ

Jak jsme již nastínily v úvodu, pečující a pracující osoby využívají pěší pohyb po městě a veřejnou dopravu častěji než osoby pouze pracující. Závislí na ní jsou i seniorky, děti a osoby se sníženou možností orientace. Aby potřeby těchto uživatelských skupin ve městě byly naplněny, je potřeba zaměřit se na veřejnou, pěší a cyklistickou mobilitu místo prioritizování soukromé automobilové dopravy. Pro tyto obyvatele a obyvatelky měst je důležitá atraktivní, bezpečná a přístupná síť pěších komunikací a cyklostezek v dosahu domova a veřejné dopravy, která např. pečujícím ulehčí práci spojenou s rodinou, popř. sníží potřebu doprovázet starší příbuzné k lékaři nebo do veřejných institucí.

Podpora pěšího pohybu po městě začíná samotným rozvržením občanské vybavenosti v jednotlivých městských částech: vzájemná blízkost a dostupnost služeb (do 1 km) umožňuje pěší dopravu a také život bez potřeby využívat auta. Takto navržené „město krátkých vzdáleností“ podporuje setkávání, život a bezpečnost veřejného prostoru.

Náměstí jsou důležitá místa setkávání a komunikace mezi různorodými skupinami obyvatel. Měla by být navržena tak, aby umožňovala živou interakci i odpočinek. Tato místa musejí vyhovovat různorodým, často protichůdným způsobům využití (veřejné × soukromé, hluk × klid, pohyb × klidná atmosféra), je tedy dobré pracovat s flexibilním a „neukončeným“ designem a také zjistit již během plánování, kdo jsou budoucí uživatelé a uživatelky a jaké potřeby mají být naplněny (např. vyšší lavičky a židle pro starší obyvatele/ky, hrací prvky pro děti, posezení pro rodiče, kteří je doprovázejí, bezbariérové toalety, picí fontány atd.). Základem je dobrá prostorová organizace místa, dostatečné osvětlení a jasný přístup bez nepříjemných zákoutí.

PĚŠÍ ZÓNY

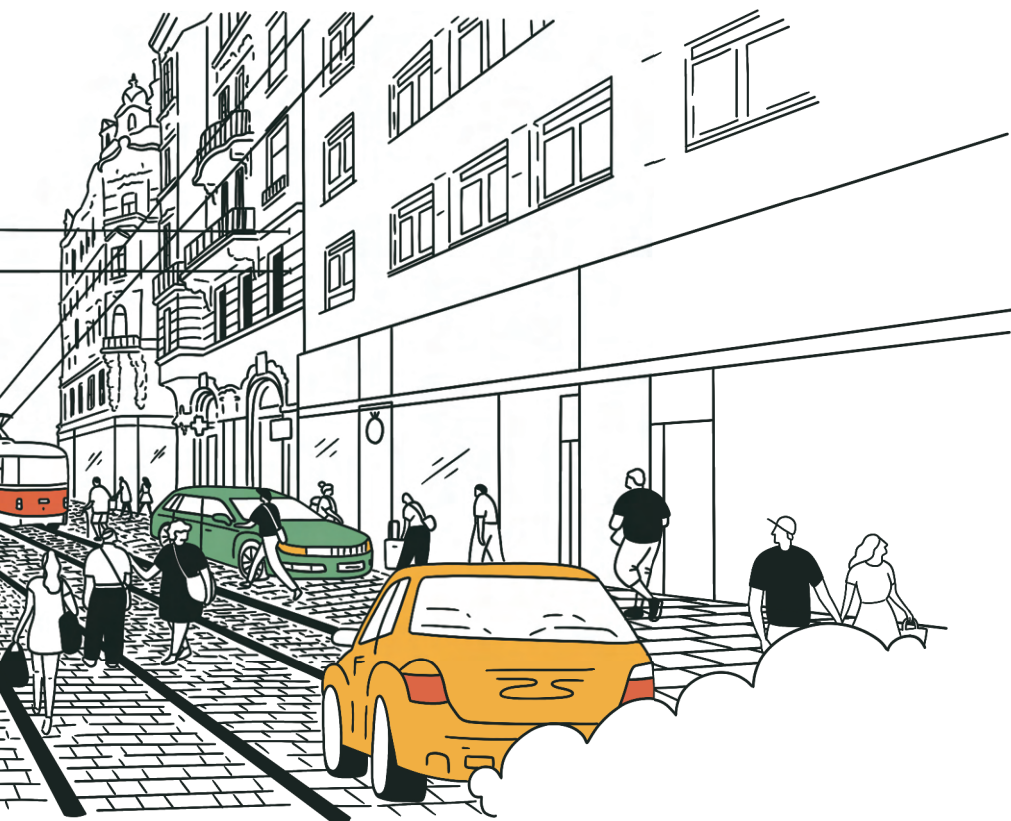
Nejdůležitějšími pěšími zónami ve městech bývají historická jádra. V těchto místech se nachází velké množství občanské vybavenosti a může tak docházet k navýšení dopravy zásobovacích vozů nebo dalších aut s povolením k vjezdu. Jedním z jednoduchých nástrojů, jak navrátit pěší zónu lidem, je časová regulace zásobování obchodů a restaurací, jak se ukazuje v mnoha evropských městech. Každý podnik může mít k zásobování určenou jinou hodinu nebo den, aby se zásobovací vozy nekumulovaly. Dále je třeba přísně omezovat přítomnost aut a a regulovat vydávání povolení k vjezdu. Dalším jednoduchým nástrojem je podpora zavádění alternativních způsobů dopravy. V Praze například vznikl projekt Depot Bike, který podporuje doručování pomocí nákladních kol, jejichž přepravní sklad je umístěn za hranicí pěší zóny.



PŘÍPAD PĚŠÍ ZÓNA MASARYKOVA ULICE A NÁMĚSTÍ SVOBODY (Brno)

Nejrozsáhlejší pěší zónou v Brně je užší historické jádro s náměstím Svobody a Masarykovou ulicí. I když zde v roce 2015 došlo k povolení vjezdu cyklistům, regulovat automobilovou dopravu se v této atraktivní brněnské lokalitě dlouhodobě nedaří. Povolení k vjezdu jsou vydávána velkému množství žadatelů, k zásobování jsou využívána i nákladní auta a pokutový systém cílící na parkující auta není motivační.

Potenciál této jediné velké pěší zóny v Brně je však mnohem větší - mohla by být příjemným místem, které láká k dlouhodobějšímu pobytu, posezení a procházkám, beze strachu o volně pobíhající děti a bez neustálé ostražitosti kvůli hustě projíždějícím autům a dodávkám.

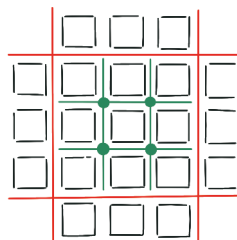


PŘÍPAD SUPERBLOKY (Barcelona)

Město Barcelona přikročilo před několika lety k výrazné reorganizaci individuální automobilové dopravy v rámci tzv. superbloků. Jedná se o dlouhodobou strategii městského plánování ve prospěch genderově citlivého navrhování, při kterém se na vybraných místech spojí devět sousedících obytných bloků v mřížkovém rastru města a vznikne území s omezenou dopravou ve prospěch pěšího užívání veřejného prostранství.



Řidičům/kám je znemožněno zkracování své cesty skrze tzv. superbloky díky promyslenému systému jednosměrek, snížení rychlosti na 30-10 km/h nebo úplnému zákazu vjezdu motorových vozidel. Na takto uvolněných prostranstvích vznikají hřiště, náměstí s různým typem posezení, pobytové zóny, je vysazována zeleň nebo umísťovány velké květináče.



V plánu je 530 superbloků a 21 zelených os - kilometry nových alejí napříč městem. Dále došlo k výraznému omezení dopravy v blízkosti škol a plánovány jsou další desítky kilometrů ulic určených výhradně pro pěší a cyklisty.

MĚSTO PRO DĚTI

Při navrhování veřejných prostranství může být jedním z klíčů pohled očima odrostlejšího dítěte, které se odpoutává od rodičů a snaží se prozkoumávat své okolí. Mentální mapa dětí je ve městě určována zejména školami, parky, dětskými hřišti a volnočasovými centry, které však často tvoří izolované ostrovy obklopené nepřátelským prostředím. Chybějí bezpečné „koridory“, které by tyto enklávy v rámci města propojily a ve kterých by se děti mohly samostatně a bezpečně pohybovat, aniž by jim hrozilo nebezpečí.

To znamená, že je třeba podpořit tzv. nezávislou mobilitu dětí. Takto koncipovaná síť vytváří ve městě bezpečná prostranství a ulice, ze kterých mohou ve výsledku těžit všichni jeho obyvatelé a obyvatelky. Město Vídeň (odbor organizace dopravy) např. vydává pro všechny své základní školy mapy okolních cest, které jsou diskutovány spolu s dětmi. Na základě takto nasbíraných dat a pořízených fotografií jsou pak cesty přizpůsobeny pro bezpečný pohyb dětí.

ZASTÁVKY MHD

I přesto, že mnoho měst, včetně Brna, nabízí kvalitní síť městské hromadné dopravy (počet linek, množství a pravidelnost zastávek apod.), často jim chybějí kvalitní přestupní uzly a kvalitně navržené zastávky. Aby síť hromadné dopravy byla efektivní, musí mít cestující s různorodými potřebami možnost dostat se bezpečně, snadno a bez obav z chodníku do vozu MHD. To znamená, že existuje promyšlená a bezbariérová cesta z chodníku na ostrůvek (bez zbytečného obcházení a hledání cesty), který je bezpečným místem a je navržený tak, aby odpovídal výšce vozidla MHD.

REKONSTRUKCE V ULICÍCH

Součástí přívětivého veřejného prostoru je také zvýšená pozornost věnovaná náhradním trasám při rekonstrukcích ulic nebo domů. Nemělo by se stávat, že by chodci a chodkyně museli přecházet rušné komunikace, vracet se při hledání přechodu, popřípadě složitě hledat vhodnou cestu k dopravním uzlům. Základem je přehledné značení a snaha o uživatelsky co nejpříjemnější cestu.

Jak zajistit rovnost v pohybu po městě pro všechny:

- hustá síť přechodů pro chodce s dostatečným časem na přejítí a max. čekáním 40 vteřin
- optimální šířka chodníku: min. 90 cm pro lidi pohybující se na vozíku nebo osoby s taškami, 140 cm pro kočárek a další dítě za ruku, s dostupnými nájezdy
- bezbariérové a vstřícně navržené zastávky a dostatečná síť MHD
- dostupnost důležitých míst ve městě pomocí cyklo dopravy a místa pro parkování kol
- dostatečná síť cyklopruhů s bezpečnými propojovacími cestami
- bezbariérové vchody do institucí a velkých prodejen
- funkční pěší zóny s jasně vymezenými pravidly k vjezdu
- atraktivnost veřejného prostoru (zelené plochy, aleje stromů, lavičky a veřejné záchody)
- omezování parkovacích míst v ulicích a jejich regulace na chodnících, kde brání průchodu
- zklidnění automobilové dopravy na 30 km/h a rozšíření pěších komunikací na určených místech (např. kolem parků nebo škol)
- přehledné náhradní trasy při rekonstrukci ulic a domů
- občanská vybavenost ve spádové oblasti do 1 km
- omezení dočasných i trvalých překážek pro pěší (např. značky pro auta na chodníku)
- méně zúzkostňujících prostor díky lepšímu osvětlení
- přisvětlování přechodů, zejména přes frekventované silnice a v blízkosti škol
- prioritní odklizení sněhu na pěších komunikacích (před dopravními komunikacemi) a v blízkosti škol a veřejných institucí

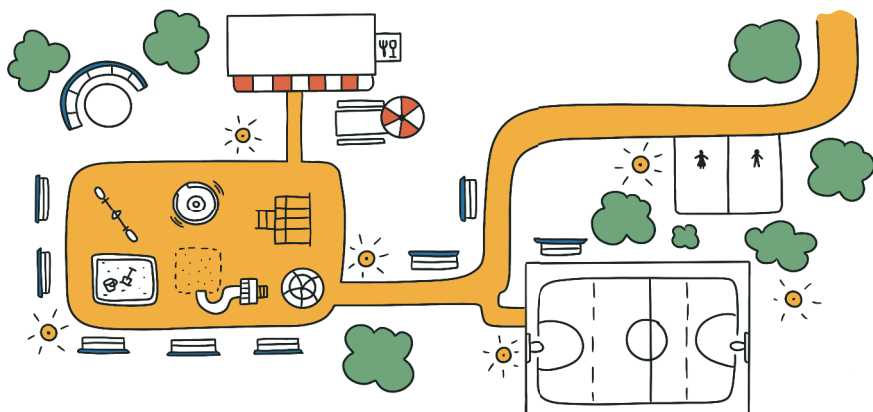
DO PARKU A NA HŘIŠTĚ

PARK

Citlivě navržený park přináší obyvatelům a obyvatelkám měst kromě důležité zeleně také dostatečné možnosti trávení času a spolubytí. Pro jeho koncipování nebo úpravy je důležité počítat s potřebami různorodých cílových skupin: ať už jde o malé děti s rodiči, dospívající dívky a chlapce nebo seniory a seniorky.

Ve Vídni byla věnována vzniku doporučení pro navrhování genderově citlivých parků velká pozornost. Tamní bývalá Kancelář pro koordinaci a výstavbu zaměřenou na každodenní požadavky a specifické potřeby žen zorganizovala řadu studií, workshopů a pilotních projektů, na jejichž základě vznikl manuál, který je od roku 2007 součástí směrnic města Vídně.

Dále je důležité park udržovat, vybavit jej veřejnými toaletami s přebalovacími pulty (umístěnými v částech pro ženy i muže), dbát o jeho přehlednost a bezpečnost jednotlivých částí.



Základem vídeňského manuálu jsou doporučení k promyšlené prostorové skladbě:

- otevřená prostranství a místa setkávání jsou propojena sítí okružních stezek (pro procházky) a cest propojujících konkrétní místa
- park je rozdělen na větší a menší zóny, které jsou buď jasně funkčně vymezené, nebo multifunkční
- jednotlivé zóny, např. pro nejmenší děti, pečující, dospívající, seniory a seniorky, jsou umístěny tak, aby se navzájem doplňovaly a zároveň nerušily
- vytížené zóny, třeba pro míčové hry, jsou rozděleny do několika menších, aby mohly být využívány různými skupinami zároveň
- hranice zón jsou vymezeny pomocí architektonického návrhu a otevřená prostranství strukturována pomocí multifunkčního mobiliáře (lavičky, prolézačky)
- mobiliář je navržen podle potřeb jednotlivých cílových skupin

HŘIŠTĚ

Při navrhování hřiště je důležité znát potřeby místních dětí, aby jeho vybavení a umístění odpovídalo požadavkům jednotlivých věkových skupin. Zároveň je potřeba myslet na pečující osoby, které děti doprovázejí (popř. starší sourozence), a vytvořit i pro ně adekvátní zázemí. Základem je posezení s dobrým výhledem na dítě, toalety s přebalovacími pulty nebo blízka kavárna. U hřišť pro nejmenší je nutné bezpečnostní ohrazení, zastínění v letních dnech a dostatečné veřejné osvětlení pro zimní měsíce. Důležité je myslet i na propojenost s dalšími částmi města a na okolní komunikace, kde se doporučuje snížit maximální povolenou rychlost na 30 km/h.

HŘIŠTĚ PRO HOLKY

Ve městech, kde se využívá plánování podle principů genderového mainstreamingu, je již dlouho velkým tématem, jak dostat dívky zpět do veřejného prostoru. Podle

řady výzkumů (jeden z prvních proběhl ve Vídni již v roce 1997) se ukazuje, že dívky ve věku 10-13 let se stahují z parků a hřišť. Výchova a socializace dívek a chlapců totiž probíhá odlišně a velká hřiště určená této věkové skupině bývají ovládána staršími chlapci a využívána k míčovým hrám. Mladší chlapci nebo dívky tady potom nedostávají příležitost ke hře ani pobytu. Města Vídeň, Barcelona nebo Stockholm iniciovala řadu workshopů s dospívajícími, aby zjistila jejich specifické potřeby.

Ve Vídni vznikl např. pilotní projekt v parku Einsiedler v obvodu Margareten, kde místo jednoho klecového hřiště vznikla dvě, s ploty jen na nezbytných místech, a každé bylo opatřeno dvěma vstupy/výstupy pro více možností bezpečného odchodu.

Dále byl vytvořen soubor pravidel pro větší genderovou vyváženost hřišť a parků:

- vedle klasických míčových hřišť přidávat i další multifunkční hřiště pro různorodé hry a sport (volejbal, stolní tenis apod.)
- dbát na bezpečnost, přehledné a dobře osvětlené chodníky parku s přímou viditelností do ulic a bytových domů
- vytvářet místa pro soukromí a společné setkávání (např. pergoly, nízké zídky k sezení)

PŘÍPAD FLICKRUM - PLACES FOR GIRLS (Stockholm)

Jak důležité je pro dívky soukromí a vytváření intimnějších zákoutí, ukázal také stockholmský projekt z roku 2017 Flickrum - Places for Girls, ve kterém měly dívky možnost přímo navrhnout vylepšení vybraných míst ve městě. Podle výzkumů totiž od věku 8 let chodí ven z 80 % hlavně chlapci, kteří jsou k tomu více vedeni. V pozdějším věku začíná být problémem také sexuální objektifikace ve veřejném prostoru, jíž dospívající dívky musejí nově čelit, je pro ně nepříjemná, a proto se v období puberty stahují. Místa navržená dívkami v rámci architektonického workshopu měla silný vizuální charakter, dívky upřednostňovaly sezení tváří v tvář, ochranu před větrem a deštěm a dobrý výhled, aniž by nutně byly viděny. Důležitý byl také pocit intimního, ale ne omezujícího prostoru.

PŘÍPAD VSTUP DO PARKU LUŽÁNKY A NOVÉ DĚTSKÉ HŘIŠTĚ (Brno)

Vstup do parku Lužánky z třídy Kapitána Jaroše patří k těm hojně využívaným. Jeho atraktivitu zvyšuje přítomnost kavárny Ponava se zahrádkou po levé straně a nyní i nově vybudovaného dětského hřiště napravo. Jde o velmi oblíbené místo na křižení několika cest, které díky hřišti získalo další přidanou hodnotu. Již předtím zde probíhalo společné setkávání rodičů s dětmi na letních venkovních koncertech v Ponavě, nebo jen tak při posezení na zahrádce.



Dětské hřiště však trpí malým počtem laviček a veřejné toalety s umyvadlem a přebalovacím pultem v této části parku zcela chybějí. Navíc okrasné keře budou brzy vytvářet optickou bariéru pro rodiče sedící na nedaleké zahrádce kavárny.

Úpravy poslední doby tak ještě zdůraznily nedostatečné propojení jednotlivých zón: dětského hřiště, posilovacích strojů pro dospělé, zahrádky kavárny a travnatého prostranství před ní. Problémem je i bezpečnost nejmenších dětí kvůli nízké regulaci vjezdu aut, která se v této oblasti nečekaně objevují.

Sjednocením terénu, omezením vjezdu nebo správně umístěným mobiliářem by se dal potenciál tohoto místa využít naplno a mohla by se z něj stát pobytová zóna s promyšleně propojenými funkcemi. V parku Lužánky také chybí veřejné hřiště k míčovým hrám pro starší děti a ani další hřiště v opačné části parku nejsou funkčně propojena a dostatečně vybavena pro všechny věkové skupiny.



PŘÍPAD OBILNÍ TRH/GORKÉHO (Brno)

Jednou z nejzajímavějších částí širšího centra s kvalitně navrženým veřejným prostorem je oblast s oblíbeným parkem a dětským hřištěm na Obilním trhu. Toto vyhledávané místo dětí a rodičů v blízkosti zahrádky sousední restaurace dobře funguje také díky dostatečnému městskému mobiliáři, okolním jednosměrkám a vyvýšeným vozovkám v místě křižení ulic. Ty zpomalují dopravu a propojují pěší komunikace.

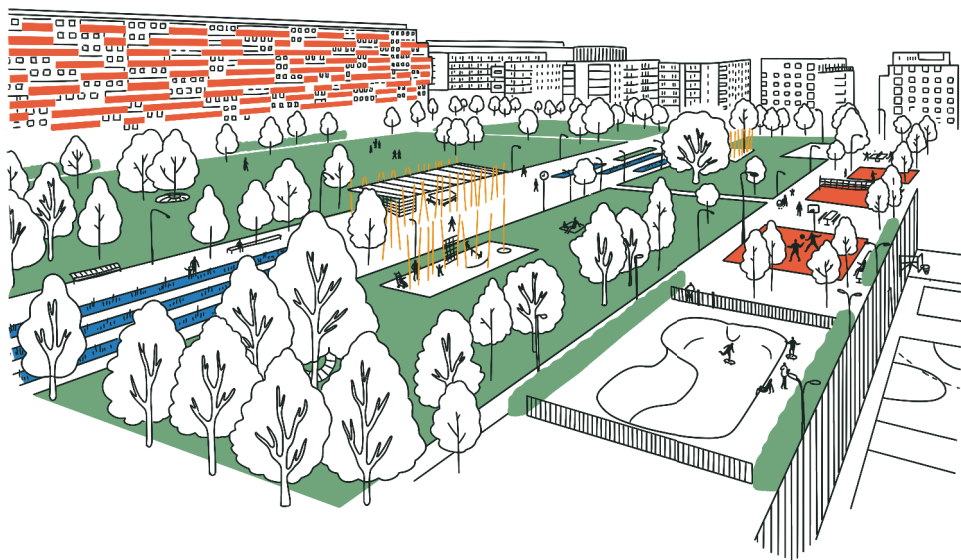
Dalším krokem by mohlo být ještě větší upozadění automobilové dopravy ve prospěch pěších, zejména dětí, a propojení veřejných prostranství v okolí parku v bezpečné pobytové zóny.



Městská část Brno-střed připravuje i doplnění večerního osvětlení hřiště, jenž chybí na mnoha brněnských hřištích. Dlouhodobě zde scházejí i veřejné toalety, které byly původně součástí funkcionalistické zastávky Obilní trh a po rekonstrukci již bohužel nebyly obnoveny. Větší vyžití v parku nenajdou ani starší děti, pro které je obecně v Brně málo vhodných hřišť a ve městě chybějí i plochy pro oblíbený skateboarding.

PŘÍPAD RUDOLF-BEDNAR-PARK (Vídeň)

V roce 2006 vypsal vídeňský Městský odbor č. 19 - Architektura a městský design architektonickou soutěž na rekonstrukci Parku Rudolfa Bednara o rozloze 3 ha. Soutěži předcházelo množství workshopů, např. se členy Vídeňské asociace mládeže, úředníky magistrátu městské části Leopoldstadt nebo se zaměstnanci ostrahy. Vítězný projekt curyšského studia Hager nabídl promyšlený systém oddělených zón s klidnými místy k odpočinku (tzv. sousedské zahrady), místy ke sportovním aktivitám nebo hrám a cvičení pro všechny věkové skupiny.



K dobré orientaci v parku napomáhá jasně strukturovaná síť pěších cest s propojovací okružní cestou, přehledné vizuální osy a adekvátní osvětlení. Uprostřed parku se nachází částečně kryté prostranství a kolem něj se rozkládají velké travnaté plochy s mnoha dalšími funkčními prvky. Hrací prvky pro mládež (třeba U rampa) jsou umístěny ve větší vzdálenosti od rezidenčních objektů, na hlavní pěší zóně jsou umístěny toalety nebo přístřešek pro společné setkávání v blízkosti hracích ploch pro menší děti. V rámci zavádění genderových kritérií byla doplněna hřiště pro různorodé aktivity, jako volejbal nebo stolní tenis. Samozřejmou součástí návrhu bylo výrazné omezení automobilové dopravy v bezprostředním okolí parku.

MÍSTA K ODPOČINKU A SETKÁVÁNÍ

KOMERČNÍ VS. POBYTOVÉ ZÓNY

Podoba a umístování městského mobiliáře souvisí s širším plánováním městských prostranství a s dalšími opatřeními ke vzniku příjemných pobytových zón ve městě. Podoba mobiliáře by proto měla vznikat v návaznosti na návrh konkrétního místa a na základě potřeb lidí v jednotlivých částech města. Místa k sezení a k odpočinku by neměla být spojena jen s komerčními zónami zahrádek kaváren a restaurací, ale měla by být zdarma dostupná všem obyvatelům a obyvatelkám města. Vhodné jsou aleje, širší (i rušné) ulice nebo např. křižení ulic, kde je možné vytvořit příjemná neformální místa k pobytu lidí z okolí a zároveň celé místo proměnit v pobytovou zónu pomocí zvýšení vozovky a zpomalením průjezdu aut.

LAVIČKA JAKO NEZBYTNOST

Kromě toho je městský mobiliář pro některé uživatele a uživatelky (seniory, seniorky, lidi s omezenou možností pohybu nebo pečující osoby) nezbytnou součástí ulic, jelikož slouží jako záchytné odpočinkové body při každodenních aktivitách. Bez vhodně umístěné lavičky se může stát, že se senior/ka nevypraví třeba do obchodu nebo na poštu, protože vzdálenost od jejich domu je příliš velká. Pro tuto cílovou skupinu je také vhodné využívat pro jednotlivce sedátka s vysokými opěradly a postranními opěrkami. Ne však z důvodů vytlačování bezdomovců/kyň z veřejného prostoru, jak tomu často je, ale proto, aby se z těchto vyvýšených židlí lépe vstávalo.

PŘÍPAD TŘÍDA KAPITÁNA JAROŠE (Brno)

Tato oblíbená zelená alej v centru města je vytíženým rodinným místem v blízkosti parku Lužánky. Při nedávné rekonstrukci byly přidány přechody a nájezdy do parku, automobilová doprava je zde však stále hodně intenzivní a místo není bezpečné pro samostatně se pohybující děti. V poslední době zde také došlo k nárůstu parkovacích míst, často na úkor pohodlného průchodu s kočárky po chodnících.

V aleji není ani adekvátní mobiliář, kromě několika laviček. V létě je částečně nahrazuje zajímavý projekt města Brna s názvem „Židle pro Brno“, v jehož rámci byly na některých místech v centru distribuovány mobilní židle a stolky. Na třídě Kapitána Jaroše však jsou součástí komerčních zahrádek přilehlých kaváren, navíc nemohou nahradit stálý celoroční městský mobiliář, který zde vzhledem k velké délce ulice dlouhodobě nedostačuje.



Nabízí se také napojení této unikátní zelené ulice na park Lužánky na jedné straně a zelený pás parků na brněnské okružní třídě kolem historického centra. Možná přišel čas na uvažování o třídě Kapitána Jaroše bez aut. Ze zkušeností z jiných evropských měst se ukazuje, že kvalitu života nezvyšují parkovací místa před domem, ale bezpečné pěší zóny plné zeleně.

PŘÍPAD KŘÍŽOVATKA VEVEŘÍ/GROHOVA (Brno)

Jedna z nejzajímavějších brněnských ulic - Veverí, pro kterou byl v roce 2017 zpracován neuskutečněný projekt transformace na pěší bulvár, je pro pěší i cyklisty/ky dlouhodobě problematická. Chybějí zde lavičky a bezpečné cyklotrasy, chodníky v mnoha místech jsou zabrané auty. Přímo rizikovým místem je dopravně velmi rušná a nepřehledná křižovatka Veverí/Grohova, která je rovněž vytižená pěším pohybem vzhledem k nedaleké Filozofické fakultě MU, zastávkám MHD a blízkému supermarketu.



Absenci jakékoliv pobytové plochy s posezením v tomto místě nahrazují nefunkční přístřešky zastávek MHD, které jsou nelogicky otočeny zády k nástupišti. Přizpůsobením veřejného prostoru pro chodce a chodkyně v této oblasti by se doplnila důležitá část pěší brněnské infrastruktury. Nabízí se také napojení Veverí ulice na dobře zvládnuté oblasti pro pěší od ulice Gorkého přes ulici Arna Nováka a pak dále ulicí Pekárenskou, přes Tyršův sad a Smetanovu ulici až k parku Lužánky.

PŘÍPAD MARIAHILFER STRASSE (Viedeň)

Rekonstrukce vídeňské Mariahilfer Strasse, jedné z nejvýznamnějších rakouských nákupních ulic, dlouhé 1,6 km, byla součástí pilotního projektu transformace celého 6. obvodu Mariahilf. Projekt vznikl v roce 2002 s cílem přizpůsobit veřejný prostor pro pěší. Ještě před samotnou rekonstrukcí probíhaly terénní průzkumy a workshopy s místními a v rámci testovací fáze byla v původně čtyřproudové komunikaci zásadně omezena automobilová doprava a dočasně umístěna různá místa k posezení.

Lidé okamžitě ulici aktivně převzali a začali ji využívat jako zamýšlený pěší bulvár. Mariahilfer Strasse se po reorganizaci dopravy stala zásadní pěší zónou ve Vídni a jedním z prvních příkladů aplikace gender mainstreamingu v praxi.



Ulice byla v celé své délce rozdělena do tří úseků. V centrální části se mohou pohybovat a pobývat hlavně chodci/kyně, dvě vnější části jsou „sdíleným prostorem“ pro auta, kola i pěší. Výšková úroveň dlažby byla v celé šířce ulice sjednocena, čímž se stala bezbariérovou a celkově přívětivější pro pěší.

Při transformaci ulice byla jedním ze základních aspektů i tvorba tzv. public city lounge = veřejných pobytových zón/salonků. Pocit vzdušnosti zajistilo odstranění nízkých větví u stávajících vzrostlých stromů a pro vytvoření intimity byly pobytové zóny s posezením doplněny o květináče s nižší a různorodější zelení. Tato místa umožňují zpomalení a pobyt na jinak rušné ulici uprostřed města a nabízejí příjemnou nekomerční alternativu k okolním zahrádkám restaurací a kaváren.

PRINCIPY GENDEROVÉHO MAINSTREAMINGU V MĚSTSKÉ SAMOSPRÁVĚ

Genderový mainstreaming se netýká jen městského plánování, ale jeho nástroje by měly být součástí uvažování městských samospráv i v dalších oblastech jejich činnosti. Základem je:

- genderově citlivý jazyk
- genderově specifický sběr dat a jejich analýza
- spravedlivý přístup ke službám a jejich využití
- rovnocenná participace žen a mužů
- integrace zásad rovného přístupu do řídicích mechanismů

PŘÍPAD GENDER A ODKLÍZENÍ SNĚHU (Karlskoga)

Ve švédském městě Karlskoga zjistili, že během zimy se na chodnicích kvůli sněhu zraní třikrát více lidí než na silnicích (a většina z nich jsou ženy). Náklady spojené s lékařskou péčí jsou potom čtyřikrát vyšší než ty spojené s odklizením sněhu. Odklízelo se obvykle nejdříve na silnicích - na hlavních tazích, pak na hlavních ulicích a nakonec na chodnicích, zastávkách a cyklotrasách. Když vedení města analyzovalo tuto situaci z genderového hlediska, zjistilo, že muži, kteří více jezdí autem, byli upřednostňováni před ženami jenom proto, že se to tak „vždycky dělalo“.

Město se tedy rozhodlo pro změnu pořadí: nejdříve se odklízají chodníky ke školám, kam rodiče míří nejdříve, pak k velkým pracovištím, včetně nemocnic nebo městské správy, potom chodníky u škol a nakonec hlavní komunikace pro auta. Tyto změny neznamenal žádné náklady navíc pro správu města, jsou genderově spravedlivé a pomohly vytvořit dobré podmínky ve městě pro všechny, hlavně pro děti.



POUŽITÉ ZDROJE

- Feminist City. Claiming Space in a Man-made World*, Leslie Kern, Toronto 2020.
- Gendered Approaches in Spatial Development in Europe*, Barbara Zibell, Doris Damyancovic, Ulrike Sturm (eds.), Routledge 2019.
- Invisible Women. Data Bias in a World Designed for Men*, Caroline Criado Perez, New York 2019.
- Osvobozený prostor, ERA21, č. 1, Brno 2016.
- Gender Mainstreaming - Made Easy. A manual*, Videň 2021. [online]. [cit. 2022-3-2] Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/english/administration/gendermainstreaming/principles/manual.html>
- Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, Videň 2013 [online]. [cit. 2022-3-2] Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>
- Jak navrhnout férově sdílené město?* WPS Praha 2016 [online]. [cit. 2022-3-2] Dostupné z: <http://www.wpsprague.com/ferovesdilenemesto>
- Feminist Urbanisms in Barcelona. Rethinking public space and the right to the city through a gender lens*, Sara Ibanez O'Donnell, 2019 [online]. [cit. 2022-3-2] Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/339003976_Feminist_Urbanisms_in_Barcelona_Rethinking_public_space_and_the_right_to_the_city_through_a_gender_lens
- Gender Mainstreaming in Urban Development*, Berlin 2011 [online]. [cit. 2022-3-2] Dostupné z: https://civitas.eu/sites/default/files/berlin_gender_mainstreaming_0.pdf
- Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*, IPR Praha 2014 [online]. [cit. 2022-3-2] Dostupné z: <https://iprpraha.cz/stranka/3401>
- Barcelona, Feminist City* [online]. [cit. 2022-3-2] Dostupné z: https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/actions-and-services/barcelona-feminist-city_773983.html
- Flickrum - Spaces for Girls* [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: <https://whitearkitekter.com/project/places-for-girls/>
- Sustainable Gender Equality - a film about gender mainstreaming* [online]. [cit. 2022-3-2] Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=udSjBbGwJEG&ab_channel=SKRJ%C3%A4mst%C3%A4ldhet
- Cities Alive: Designing for Urban Childhoods*, Samuel Williams, Hannah Wright, Felicitas zu Dohna, Arup London 2016 [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-designing-for-urban-childhoods>
- Moudrá města, Nesehnutí* [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: <https://www.moudramesta.cz/>
- Akademie městské mobility* [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: <https://www.akademiemobility.cz/>
- Pěšky městem* [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: <https://peskymestem.cz/>
- Changing the urban design of cities for health: The superblock model*, Natalie Mueller et al., 2020 [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223>
- Landezine International Landscape Award LILA - Mariahilfer Strasse* [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: <https://landezine-award.com/mariahilfer-strasse/?fbclid=IwAR0sAusk2mXCda42f6jcLr-oUbEevKAV6pl2AgVHRElmwsGdwLo5sM-q768>
- Bureau B+B, Mariahilfer Strasse, Vienna* [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: <https://bplusb.nl/en/work/mariahilferstrasse/>
- Smart Growth America - Complete Streets* [online]. [cit. 2022-3-21] Dostupné z: https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/publications__trashed/what-are-complete-streets/

Milé čtenářky, milí čtenáři,

máme velkou radost, že s vámi můžeme sdílet publikaci *Brno pro všechny: citlivé plánování města*. Prvotní nápad vznikl při přípravě akce k Mezinárodnímu dni žen 2021. Tehdy jsme pod vlivem mnoha událostí zvolily/i procházku městem jako prostředek, kterým jsme chtěly/i upozornit na nedostatky, ztěžující nám život ve městě. Projekt dostal název *Brněnské meze*.

Kvůli covidové pandemii se procházka uskutečnila v online prostoru a pět host/ek představilo konkrétní problémy, s nimiž se obyvatelky a obyvatelé Brna každodenně potýkají. Historička Hana Krutílková objasnila historii ženského hnutí v Brně a upozaďování významných žen. Sociolog a publicista Stanislav Biler upozornil na politiku vytlačování chodců/kyň a cyklistů/ek a upřednostňování automobilové dopravy ze strany brněnské radnice. Urbanistka Karolína Plášková vysvětlila pojem gentrifikace na konkrétním případě. Sociální geograf Ondřej Šedý připomněl, jak je z veřejného prostoru vytlačována LGBTQ+ komunita. Performerka Kača Olivová mluvila o nepřístupnosti města pro lidi s dětmi či pro lidi s postižením.

Vydání této brožury se zdálo být dalším logickým krokem. Na podzim loňského roku jsme uskutečnily/i několik Feministických procházek, kterých se dohromady zúčastnilo přes sto dvacet návštěvnic a návštěvníků. Pro velký zájem pokračujeme s Feministickými procházkami i v tomto roce a věříme, že publikace *Brno pro všechny* bude jejich plnohodnotnou součástí.

Vydání publikace podpořila Nadace Rosy Luxemburgové v Praze. Zejména děkujeme Daniele Kurkové za její trpělivost a schopnost řešit neřešitelné.

Sdruženy

Dear readers,

We are very happy to get to share our new publication with you! Welcome to *Brno pro všechny: citlivé plánování města*. The original idea came up during our preparations of the event for International Women's Day in 2021. Swayed by various circumstances, we have chosen a walk through the city as a means of pointing out the shortcomings in planning which complicate our everyday lives in the city. This project was named *Brněnské meze*.

Due to the Covid pandemic, the walk took place online, where five guests presented specific issues that the inhabitants of Brno face daily. Historian Hana Krutílková described the historical background of women's movements in Brno and the relegation of influential women. Sociologist and publicist Stanislav Biler brought attention to the policy of edging out pedestrians and cyclists and prioritizing automobile transportation by the Brno municipality. Urbanist Karolína Plášková explained the term "gentrification" on one of the existing cases here in Brno. Social geographer Ondřej Šedý reminded us how the LGBTQ+ community gets forced out of the public space. Performer Kača Olivová talked about the inaccessibility of the city for people with kids and people with disabilities.

The launching of this brochure appeared to be the next logical step. During the last year's autumn months, we organized several Feminist walks, attended by more than a hundred and twenty participants. Because of the high attendance and popularity amongst citizens, we are organizing Feminist walks this year as well and believe that the publication *Brno pro všechny* will become an integral part of them.

This publication was supported by The Rosa Luxemburg Stiftung Foundation in Prague. We would like to thank Daniela Kurková, especially for her patience and ability to solve the unsolvable.

Sincerely,

Sdružení



ISBN 978-80-11-01142-0



9 788011 011420