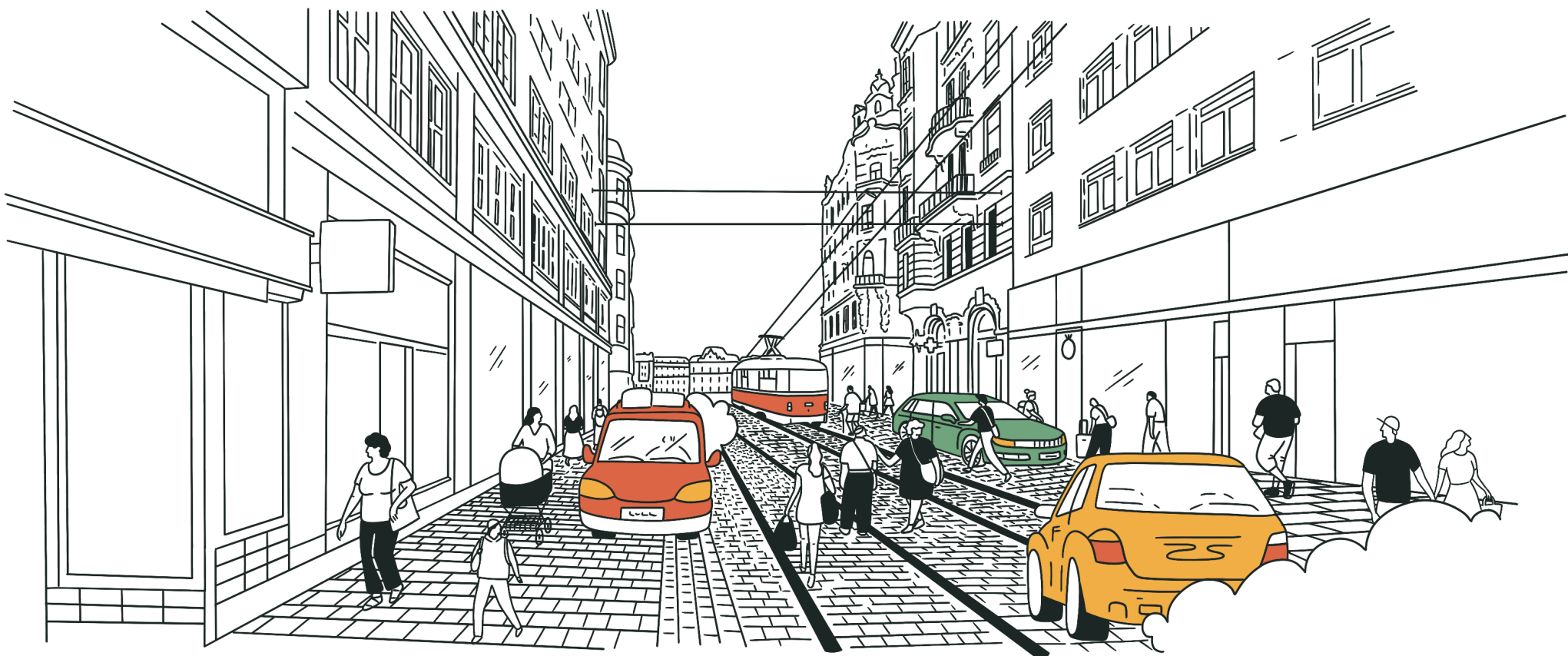


# KOMU PATŘÍ VEŘEJNÝ PROSTOR?

Citlivé plánování města

Petra Hlaváčková



Ilustrace: Petra Voštinářová

web SDRUŽENY,  
4AM Fórum pro  
architekturu a média

Petra Hlaváčková,  
Barbora Benčíková,  
Petra Voštinářová  
2022



# FEMINISTICKÁ KRITIKA V ARCHITEKTUŘE

## Women's Environmental Rights: A Manifesto

Leslie Kanes Weism

Be it acknowledged

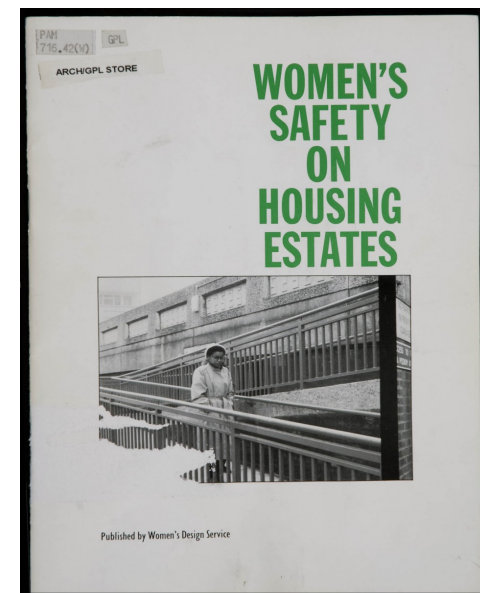
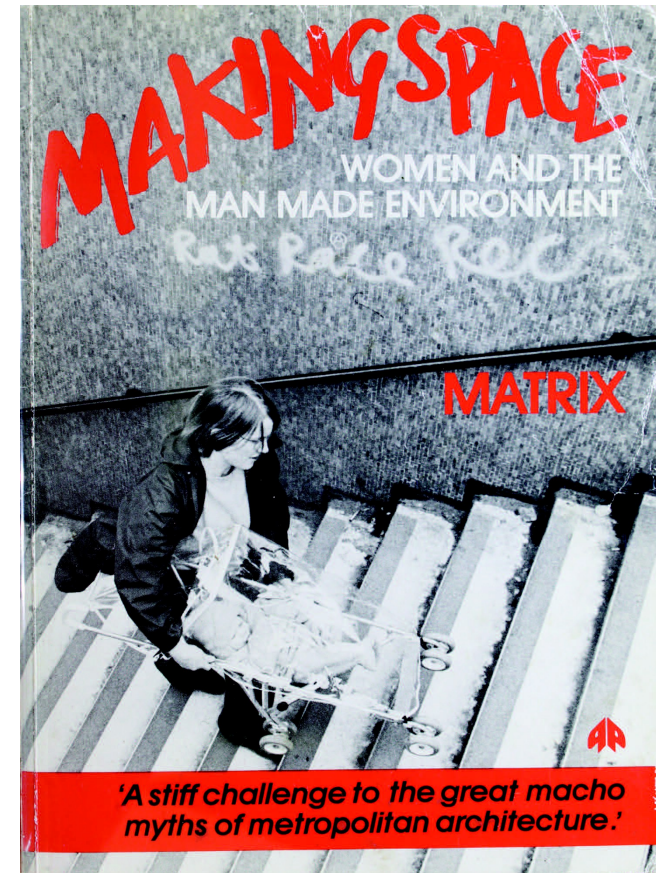
The man-made environments which surround us reinforce conventional patriarchal definitions of women's role in society and spatially imprint those sexist messages on our daughters and sons. They have conditioned us to an environmental myopia which limits our self-concepts... which limits our visions and choices for ways of living and working... which limits us by not providing the environments we need to support our autonomy or by barring our access to them. It is time to open our eyes and see the political nature of this environmental oppression!



Photo by Leslie Kanes Weisman

Architect Louis Sullivan, often referred to as the "Father of the Skyscraper," described a building by his colleague Henry Hobson Richardson in this way:

*Here is a man for you to look at, a virile force, an entire male. It stands in physical fact, a monument to trade, to the organized commercial spirit, to the power and progress of the age, to the strength and resource of individuality and force of character. Therefore I have called it, in a world of barren pettiness, a male, for it sings the song of procreant power, as others have squealed of miscegenation [Kindergarten Chats, 1901].*



- druhá vlna feminismu
- poststrukturalismus a uvažování o povaze moci ve společnosti (Michel Foucault, bio-moc, diskurzivní povaha moci, vědění a moc)
- socialní konstruovanost genderu vs. biologická povaha pohlaví (Judith Butler)
- dekonstrukce „kánonu“ v architektuře (Linda Nochlin)

- kdo navrhuje a pro koho?
- kdo zaujímá rozhodující pozice a kdo v nich chybí?
- jak vzniká kánon a kdo v něm chybí?

- mýtus geniálního tvůrce

- kdo určuje oborový diskurz?

- kdo reprezentuje obor a je součástí vzdělávacích osnov?

- kdo rozhoduje o podobě veřejného prostoru a na základě jakých zkušeností?



Místo mezi vanou a stěnou



Optimální prostor

Ernst Neufert, Navrhování staveb

# VÍDEŇ a gender mainstreaming v městském plánování



## Gender-sensitive Traffic Planning

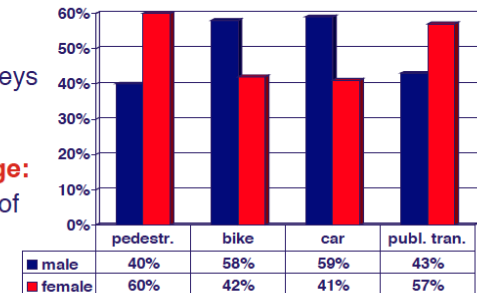
considering women's „everyday life“ mobility

**purpose of traffic:** complexity of journeys (esp. combination of employment and supply / family work)

**means of traffic (gender-split):**

60% of all journeys on foot in Vienna are made by women, 59% of all journeys by car are made by men

**methodical and strategical challenge:** needs of pedestrians - a „blind spot“ of traditional traffic planning

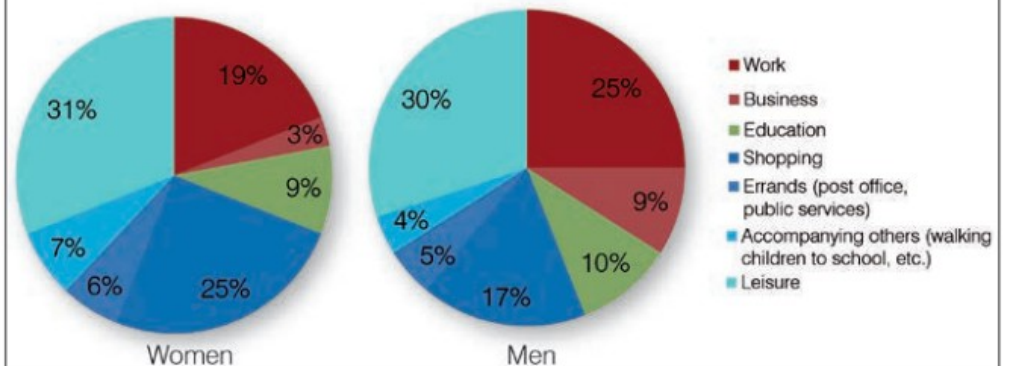


**Traffic Master Plan 2003:**

contains principles and objectives for pedestrians

## Purpose of trips taken by Vienna's population

Women (left) take more trips to shop, handle family chores and accompany minors than men (right) (data of 2001).



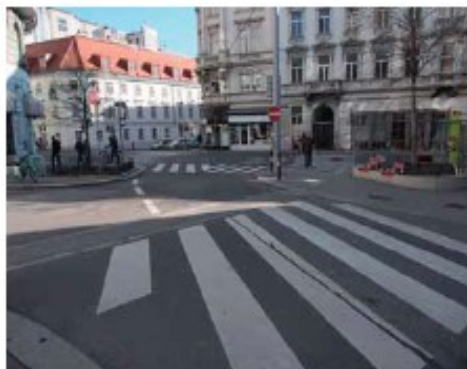
Source: Women's Department of the City of Vienna, 2005, p. 109, own chart



2 Mariabühl für Straße – nový bezbariérový povrch ulice a vodící lištic; foto: Janica Šipulová.



5 Doplňkový chodník na úrovni pod schodištěm v Joandlitzgasse; foto: Janica Šipulová.



3 Výrazné a početné přechody zajišťují bezpečný pohyb chodců; foto: Janica Šipulová.



6 Velká pozornost byla věnována detailům; v celém městském obvodu byly doplněny kolejničky pro kočárky a pomocné zábradlí na schodištích; foto: Janica Šipulová.



4 Vodcovské dopravní značení upozorňující na zónu 30 a vymezující pohyb cyklistů; foto: Martin Šlédák.



7 Využití plochy pro umístění stojanů na kola; foto: Martina Lechtálová.



Rudolf Bednar Park, Hager  
Landschaftsarchitektur, 2008  
Frauen Werk Stadt, Gisela  
Podreka, Elsa Porchazka, 1995

## 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 cyklodopravy 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

# BRNO PRO VŠECHNY: Pěšky a na kole

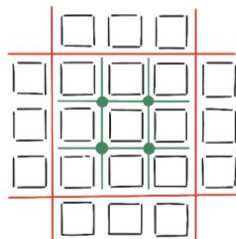


## PŘÍPAD SUPERBLOKY (Barcelona)

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 prostranství.



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 zeď 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.

## 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.



# BRNO PRO VŠECHNY:

## Do parku

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

## 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 objektivace ve veřejném prostoru, již 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 TŘÍDA KAPITÁNA JAROŠE (Brno)

Tato oblíbená zelená alej v centru města je vytiženým 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 stoly. 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 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 chodnících 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 chodnících, 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 odklízějí 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.





# OSLOBODENÝ PRIESTOR

STAROSTLIVOSŤ

ARCHITEKTÚRA

FEMINIZMUS

21. 9. 2023 - 25. 2. 2024

GALÉRIA MESTA BRATISLAVY  
MIRBACHOV PALÁC

## KURÁTORKY VÝSTAVY

Petra Hlaváčková, Nicole Sabella

## AUTORI\*KY

Menna Agha<sup>EG/CA</sup> Brady Burroughs a kol.<sup>SE</sup>  
Alžběta Brůhová<sup>CZ</sup> Klára Brůhová<sup>CZ</sup>  
Stanislav Biler<sup>CZ</sup> Monika Bočková<sup>SK</sup>  
Helena Huber-Doudová<sup>DE/CZ</sup> Petra Hlaváčková<sup>CZ</sup>  
Tomáš Hlaváček<sup>CZ</sup> Michaela Janečková<sup>CZ</sup>  
Ziliä Qansurá<sup>AT</sup> Alina Matějová<sup>CZ</sup> Šárka Malošiková<sup>CZ</sup>  
Henrieta Moravčíková<sup>SK</sup> Markéta Mráčková<sup>CZ</sup>  
Denisa Nečasová<sup>CZ</sup> Martina Pouchlá<sup>CZ</sup>  
Emília Rigová<sup>SK</sup> Barbora Řepková<sup>CZ</sup>  
Nicole Sabella<sup>DE/AT/CZ</sup> Spolka<sup>SK</sup> Julischka Stengele<sup>DE/AT</sup>  
Šárka Svobodová<sup>CZ</sup> Barbora Šimonová<sup>CZ</sup>  
Janica Šipulová<sup>CZ</sup> Jaroslav Šlauf<sup>CZ</sup> WOVEN<sup>SK</sup>  
Nikola Zahrádková<sup>CZ</sup>