

Z P R Á V Y

Konference, která je jediná tohoto druhu na území České republiky, se zúčastnilo přes 160 účastníků – zástupců z řad studentů, pedagogů i managementu naprosté většiny veřejných, ale i státních a soukromých vysokých škol, dále zástupci Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, Centra pro studium vysokého školství, Rady vysokých škol a její Studentské komory.

Hlavním cílem konference bylo poskytnout prostor pro setkání, prezentaci názorů a výměnu zkušeností nejen ve formě připravených příspěvků, ale i následných diskusí a neformálního setkání v průběhu celé konference.

Účastníci se aktivně podíleli na vytváření závěrů konference, které budou prosazovat i po jejím skončení. Shodli se například, že je užitečné, aby vysoká škola podporovala studentské organizace v jejich činnostech, které jsou v souladu s vizí a s dlouhodobým záměrem školy. Studentské organizace pomáhají škole mimo jiné v případech, kdy má nebo by měla vykonávat činnosti směřující ke studentům a chybí jí k tomu lidské a časové zdroje. Studentské organizace dodávají přidanou hodnotu studentům k vlastnímu vzdělání, pomáhají plnit sociální a kulturní potřeby studentů mimo výuku.

Účastníci se také zabývali aktuálními problémy v oblasti vysokého školství. Podpořili „Petici proti omezení samosprávy veřejných vysokých škol a fakult,“ která nesouhlasí s některými ustanoveními v novele zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách. Postavili se tak proti nepřijatelnému omezení zákonem

svěřené samosprávné funkce akademických senátů veřejných vysokých škol a fakult a proti okleštění samosprávy fakult ve vztahu k veřejným vysokým školám, jejichž jsou součástí. Účastníci tak vyjádřili obavy o zachování demokratičnosti správy našich akademických obcí, a tudíž i svobodného života v nich. Závěry konference a zápis z ní je dostupný na webových stránkách www.acsa.vutbr.cz.

Zvláštní doprovodnou akcí byla již podruhé Výstava studentských organizací. Na výstavě bylo zastoupeno 24 organizací z celé České republiky, které mohly prezentovat svou činnost nejen v rámci konference, ale i následujícího týdne, kdy byla výstava přístupná všem návštěvníkům Centra VUT v Brně.

Organizátorem konference bylo Akademické centrum studentských aktivit. Akce byla pořádána ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a s Vysokým učením technickým v Brně, za podpory společnosti GTS international a IAESTE. Bližší informace najdete na www.acsa.vutbr.cz.

Kontaktní adresa:

Akademické centrum studentských aktivit
Centrum VUT v Brně
Zuzana Nováková
vztahy s veřejností
Antonínská 548/1
601 90 Brno
Tel.: 541 145 256
Fax: 541 145 255
E-mail: novakova@acsa.vutbr.cz

Zpracováno podle informací ACSA

KONGRES UNIVERZIT - AESOP

AESOP je síť univerzit a výzkumných institucí v oblasti urbanismu, které provádí výuku a výzkum v oblasti územního plánování, urbanismu, dopravního plánování, sídelní geografie atd. Tato síť existuje za účelem rozvoje výuky urbanismu a podpory výzkumu na tomto poli. Stimuluje dialog, výměnu poznatků, vzájemné studijní pobyty i publikaci a propagaci výsledků výzkumu a osvědčených praktik. Tyto cíle jsou dosahovány i na

každoročním kongresu AESOP, kde učitelé i výzkumníci prezentují a diskutují své výzkumy o evropských, regionálních i místních urbanistických projektech a debatují o zlepšení výuky územního plánování, urbanismu, dopravního plánování, sídelní geografie. Ke každému kongresu je přidružen PHD workshop a specifická jednání pracovních a editorských skupin. V roce 2005 se kongres věnoval zejména těmto tématům:

- Nadnárodní a mezinárodní plánování
- Teritoriální koheze a prostorové plánování
- Plánovací metody a teorie v urbanismu
- Bydlení a rozvoj komunit
- Právní otázky plánování, instituce a administrace
- Urbanistické vzdělávání a praxe
- Dopravní plánování a mobilita
- Fyzické plánování a urbanismus
- Kultura, volný čas a prostorové plánování
- Urbanismus ve venkovských oblastech
- Občanská participace a nové formy vlády
- Revitalizace měst a obnova v urbanismu
- Informační technologie v urbanismu
- Trvale udržitelný rozvoj v urbanismu
- Ekonomické aspekty využití území

Kongres je doplněn kulatými stoly, kde se diskutuje o aktuálních problémech urbanismu. V loňském roce se věnovaly problematice měst z globální perspektivy, americkému plánování měst, strategickému plánování a dopadu implementace dopravních zásahů na kvalitu života obyvatel.¹⁾

Velká města v Evropě vznikla a bouřlivě se rozvíjela zejména od 2. poloviny 19. století, v období industrializace. Rozvoj těchto měst se realizoval převážně enormním narůstáním zastavění do jejich okolí. Později, zejména po 1. světové válce, se objevuje řada teorií, ale i praktické příklady usměrňování a plánování jinými formami rozvoje. Největší města jako je Londýn, Paříž a další se daly plánovitě jak na cestu reorganizace a restrukturalizace současného města, tak na cestu jejich decentralizace do nových, satelitních měst v okolí, nebo dalšího společného využití jejich regionálního zázemí. Právě plánování rozvoje městských regionů, využití regionálního zázemí velkých měst pro společný koordinovaný rozvoj velkého města a okolního osídlení se stalo silnou zbraní racionálního a efektivního rozvoje velkých evropských měst.

Evropská unie vytváří podmínky pro koordinaci hospodářství v Evropě prostřednictvím regionální politiky. Vychází z toho, že geografické podmínky osídlení každého státu jsou sice různé, ale že v tomto osídlení se vždy vytvářejí na jedné straně urbanizované a hospodářsky silné regiony a na druhé straně regiony, kde se projevuje hospodářská stagnace se

všemi nepříznivými sociálními důsledky. Hospodářská politika EU byla proto zaměřena zejména na podporu všech zaostávajících regionů, a to nikoliv na vyrovnání jejich úrovně s prosperujícími regiony, ale na vytvoření rovnocenných podmínek pro jejich samostatný rozvoj.

Společenské změny, které proběhly v Evropě v posledních letech, vytvořily v evropském prostoru nové podmínky pro jeho urbanistický rozvoj a ovlivnily také změnu orientace regionální politiky Evropské unie. Ta se nyní zaměřuje na podporu vytváření efektivního prostorově ekonomického systému, založeného zejména na stimulaci rozvoje autonomních tržních mechanismů, orientuje se na aktivizaci soukromého podnikání a na efektivní využití sídelního potenciálu v prosperujících regionech. Evropská unie nabyla přesvědčení, že to budou především velká města se svými regiony, která se stanou oporou dalšího evropského rozvoje, a to za předpokladu, že místní správy budou životaschopné a že se stanou nástrojem jejich nezbytné celkové politické přeměny k demokracii a také nástrojem k jejich ekonomickému, sociálnímu a kulturnímu rozkvětu.

Velká města spolu s regionem vytvářejí celek, který se stává potenciálním motorem jejich ekonomického, sociálního a kulturního rozvoje a který je schopen spolupracovat a čelit konkurenčnímu boji, který dnes mezi jednotlivými regiony probíhá a který bude nepochybně dále sílit. Základním předpokladem jejich efektivního rozvoje však je, aby byl cíleně plánován a řízen a aby byl koordinován ve státním a evropském kontextu.

Dopravní plánování a mobilita

Obyvatelé měst a jejich organizace závisí stále více na zdrojích a aktivitách situovaných v rozličných místech organismu města. Abychom mohli učinit tyto oblasti dostupnými, musíme přejíždět mezi prostorově a časově oddělenými místy. Tato místa aktivit se za posledních 50 let vzdálila od sebe navzájem i od jejich uživatelů. Telekomunikační technologie jsou spíše komplementární než nahrazují fyzickou mobilitu a zvyšují různost mobility, nabízí se stále více možností mobility, a to i ve virtuálním smyslu.

Zároveň telekomunikační technologie mají vliv na unikátní kvalitu spolupráce a ovlivňují potřebu

¹⁾ Více informací lze nalézt na adrese <http://aesop.planning.com>

fyzického pohybu. Následující růst a diverzifikace a mobility je zároveň důsledkem i nástrojem současných životních stylů. A to v takovém rozsahu, že podle slov *Francoise Aschera* „právo na práci, bydlení a vzdělávání“ dnes zahrnuje implicitní právo a mobilitu.

Rostoucí význam mobility je výzvou pro města na vytvoření efektivní strategie pro spojení urbánní a dopravní infrastruktury formou rozvojových procesů. Tyto nové výzvy překonávají staré přístupy. Dopravní infrastruktura je vnímána jako generátor ekonomického růstu.

Mnoho ze základních premis, na kterých bylo vybudováno dopravní plánování, je dnes vnímáno jako sporné. Zejména v souvislosti s Bílou knihou Evropské komise z roku 2001: „Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnutí“. Evropská komise na svém zasedání v Jöteborgu vyzvala k redefinování vztahů mezi ekonomickým růstem a růstem dopravy jako základní politiku pro trvale udržitelný rozvoj. Ekonomický růst nemá však být podmíněn růstem dopravy.

Náměty pro budoucí spolupráci

Důležitá témata v dopravním plánování jsou podobná v celé Evropě. Dopravní plánovači se zaměřují na kongesci, kvalitu vzduchu, bezpečnost, hluk, obyvatelnost atd. Ačkoli hlavní předmět a lokální okolnosti se různí, fundamentální struktury a řešení bývají často společná. Lokální řešení mohou poskytovat cenný vhled pro

výzkumníky a politicky odpovědné osobnosti v celé Evropě. Územní plánování a dopravní politika byly důležitými body na většině konferencích AESOP a podtrhovaly důležitost tohoto tématu v plánování obecně.

Je to předmětem pro diskusi mezi těmi, kteří by měli zájem participovat. V širším smyslu by měly pracovní skupiny přispět k vytvoření a zajištění sítě výzkumníků a vysokoškolských učitelů, kteří jsou zapojeni v záležitostech dopravního plánování, dopravní politiky, infrastruktury a využití území. Tuto síť bude možné využít mnoha různými způsoby – např. pro sdílení a diskusi výzkumných výsledků, pro poznání toho, co participující v tomto oboru vyučují, pro započítání výzkumných projektů se zapojením různých členů sítě, pro převzetí iniciativy v publikování výsledků výzkumu, pro komentáře k dopravně plánovacím experimentům, jako např. zpoplatnění silnic atd.

Trvale udržitelný rozvoj a udržitelná mobilita jsou relativně nové koncepty v urbanismu, které přinášejí nový pohled na problematiku. Množství automobilů se v posledních 30 letech ztrojnásobilo a narůstá o 30 milionů za rok v Evropské unii. Využití automobilů v nových členských zemích roste ještě rychleji. Budoucí krize díky nedostatku pohonných hmot a dopadům kongescí na ekonomiku států budou dominovat. Například kongesce nás budou stát 80 miliard euro ročně v roce 2010. Dominance silniční dopravy v osobní dopravě a růst emisí z dopravy má obrovský negativní dopad na zdraví, bezpečnost a sociální inkluzi.

- schm -

AKADEMICKÝ SNĚM AV ČR



Dne 15. prosince 2005 v 9:30 hodin se konalo v Národním domě na Vinohradech XXVII. zasedání Akademického sněmu Akademie věd České republiky (AV ČR). Zasedání se účastnil při zahájení prezident České republiky *Václav Klaus*, ministryně školství, mládeže a tělovýchovy *Petra Buzková* a přítomni byli další významní představitelé vědy i veřejného života. Zprávu o činnosti Akademické rady Akademie věd

České republiky za období od XXVI. zasedání přednesl předseda AV ČR *Václav Pačes*.

Hlavní náplní XXVII. zasedání byla příprava přechodu pracovišť AV ČR, která jsou dosud státními příspěvkovými organizacemi, na právní a ekonomickou formu veřejných výzkumných institucí podle zákona č. 341/2005 Sb.