

# **UZAVŘENÁ LÁVKA V NYMBURCE**

## **Sociálně – antropologický výzkum**

**březen – červen 2018**

**Zpracovaly:****Mgr. et Mgr. Michaela Malá**

Michaela vystudovala sociologii a historickou sociologii na FSV a FHS UK. Pracuje v marketingovém výzkumu ve společnosti Kantar TNS a současně se zabývá výzkumem v oblasti urbánní sociologie a antropologie, jehož poznatky považuje za základ pro diskuzi potenciálních změn ve městě i krajině. Myslí si, že není možné bavit se o prostoru pro lidi bez lidí.

Kontakt: [michaela.mala6@email.cz](mailto:michaela.mala6@email.cz)

**Mgr. Tereza Hodúlová**

Tereza vystudovala sociální a kulturní ekologii na FHS UK a nyní pokračuje v doktorském studiu Obecné antropologie FHS UK. Během studií absolvovala dva dlouhodobé zahraniční pobyty ve Švédsku a Dánsku, kde byla součástí několika výzkumných projektů. V současné době také pracuje v Sociologickém ústavu AV ČR. Tereza se zabývá urbánní antropologií, především analýzou místa, domova a bydlení. Věří, že interdisciplinární přístupy (spolupráce mezi antropology, architektky, ekology) poskytnou komplexnější porozumění současným urbanistickým procesům.

Kontakt: [tereza.hodulova@seznam.cz](mailto:tereza.hodulova@seznam.cz)

Tento výzkum byl realizován na základě zájmu vedení města do hloubky zjistit názory a postoje různých obyvatel města Nymburk k tématu uzavřené lávky a také vyjádření k možnostem prozatímního řešení jejího uzavření.

Výzkumu předcházela beseda s občany na toto téma, která se konala 20.3.2018 v kině Sokol a během které byli posluchači z řad nymburských obyvatel s výzkumem obeznámeni a vyzváni k účasti na něm. Výzkum vycházel z předem stanoveného designu, který se skládal z hloubkových individuálních rozhovorů s obyvateli různých částí města a dále také z kratších rozhovorů s náhodnými obyvateli a uživateli města, jež jsme zastihly v okolí centra města a lávky. Tematická osnova rozhovoru byla sestavena na základě požadavků vedení města i architektů.

Práce v terénu probíhala od konce března do začátku června a kombinovala různé výzkumné metody, a to polostrukturovaný rozhovor a techniku mentálních map.

Cílem výzkumu bylo zmapovat názory a postoje různých obyvatel města Nymburk k tématu uzavřené lávky, konkrétně:

- Využívání lávky před jejím uzavřením a identita místa
- Využívání silničního mostu a identita místa
- Co vše se uzavřením lávky změnilo (nákres mentální mapy a rozhovor nad ní)
  - Užívání terénu – oblíbená a problematická místa
- Postoje k navrhovaným prozatímním řešením
- Vize ohledně nové lávky

V průběhu výzkumu jsme provedly 30 hloubkových individuálních rozhovorů, přičemž vzorek lidí ze Zálabí čítal 18 respondentů a z dalších částí města (širší centrum města, sídliště, Habeš, Drahelice) 12.

Respondent	Místo bydliště	Životní fáze	Pohlaví	Kontakt
1	Zálabí	Pracovně produktivní věk	Muž	Beseda
2	Zálabí	Důchodce	Muž	Beseda
3	Zálabí	Důchodce	Muž	Beseda
4	Zálabí	Důchodkyně	Žena	Zpravodaj
5	Zálabí	Pracovně produktivní věk	Muž	Snowball
6	Zálabí	Pracovně produktivní věk	Muž	Zpravodaj
7	Zálabí	Mateřská dovolená	Žena	Snowball
8	Sídliště	Důchodce	Muž	Beseda
9	Zálabí	Student	Muž	Zpravodaj
10	Zálabí	Pracovně produktivní věk	Žena	Snowball
11	Zálabí	Rodičovská dovolená	Žena	Zpravodaj
12	Zálabí	Pracovně produktivní věk	Muž	Zpravodaj
13	Zálabí	Studentka	Žena	Snowball
14	Habeš	Studentka	Žena	Oslovena
15	Drahelice	Pracovně produktivní věk	Žena	Zpravodaj
16	Širší centrum	Pracovně produktivní věk	Žena	Snowball
17	Habeš	Pracovně produktivní věk	Žena	Zpravodaj
18	Habeš	Důchodce	Muž	Zpravodaj
19	Zálabí	Studentka	Žena	Snowball

20	Zálabí	Pracovně produktivní věk	Muž	Zpravodaj
21	Drahelice	Pracovně produktivní věk	Muž	Osloven
22	Sídliště	Pracovně produktivní věk	Žena	Beseda
23	Širší centrum	Student	Muž	Snowball
24	Sídliště	Studentka	Žena	Osloven
25	Širší centrum	Pracovně produktivní věk	Muž	Zpravodaj
26	Zálabí	Důchodkyně	Žena	Snowball
27	Zálabí	Pracovně produktivní věk	Žena	Osloven
28	Drahelice	Důchodce	Muž	Zpravodaj
29	Zálabí	Pracovně produktivní věk	Muž	Zpravodaj
30	Zálabí	Rodičovská dovolená	Žena	Oslovena

Respondenti hloubkových rozhovorů

Více jak polovina respondentů nás oslovila sama na základě účasti na besedě nebo výzvě zveřejněné v Nymburském zpravodaji, další respondenty jsme oslovily my nebo se nám ozvali na základě doporučení už dotázaných respondentů (technika snowball). Dále bylo zrealizováno 10 kratších rozhovorů s náhodnými obyvateli a uživateli města, kteří byli osloveni během pohybu po městě v okolí centra města a lávky. Rozhovory trvaly od 20 do 90 minut.

Předložené portfolio shrnuje a interpretuje důležitá témata, která by měla být předmětem dalších diskuzí. Výchozí poznatky jsou doplněny vybranými anonymizovanými citacemi.

Domníváme se, že výzkum kvalitativní povahy by měl být součástí přípravné fáze všech projektů, které jakkoliv zasahují, formují či zcela mění společně užívané prostory či domovy. Takový výzkum zachytí povahu lokálního vědění, posílí identitu místa a bude startovacím pilířem dalších veřejných diskuzí a participací.

# Obecné poznatky nabyté sociálně-antropologickým výzkumem

## VZOREK RESPONDENTŮ

Problematika uzavřené lávky mnohem **více rezonovala mezi obyvateli žijící na Zálabí**, což nasvědčuje také tomu, že to byli z velké většiny právě oni, kteří nás sami a se západem kontaktovali s tím, že by se rádi k této tématice vyjádřili, a to z nejrůznějších motivů. Na jedné straně to bylo z důvodu předání toho, co se uzavřením lávky v jejich životech změnilo, s čím se musí potýkat, a také zkušeností a situací, do kterých se kvůli tomu dostali.

*„Stěžuje mi to běžnej život, celej denní režim mám šouplej, musím sledovat, kdy a kam ten bus jede. Kolikrát si rozmyslím, jestli do toho města vůbec půjdu a často, když se teda rozhodnu, že tam fakt potřebuju, tak ted' jedu autem, i když dřív jsem šla pěšky právě přes tu lávku.“* (studentka, Zálabí)

Na druhou stranu jsme se ale setkaly i s **několika „Zálabáky“, kterým uzavření lávky nijak výrazně do životů nezasáhlo**. Jejich počet byl však minoritní, byli tři.

*„Mě se to vlastně vůbec netýká. Pracuju v Praze, kam jezdím vlakem, na nádraží se dostávám autem a lávku jsem vlastně nikdy pořádně nevyužíval.“* (muž, pracovně produktivní věk, Zálabí)

Ovšem i **obyvatelé dalších částí Nymburka tuto situaci vnímají**, netýká se jich však tak přímo a úzce jako těch ze Zálabí – nezasahuje tolik do jejich každodenních životů a povinností jako spíše do trávení volného času.

*„Dřív jsem byla zvyklá chodit venčit psa na Ostrov, dostala jsem se na to Zálabí, ale on nesnese chodit po těch železných okách, co jsou na železnáku a elektrárně. Ted' jsem odkázaná využívat jen pravej břeh Labe, na Zálabí dojedu jen autem pro nákup.“* (žena, pracovně produktivní věk, Drahelice)

## KOMUNIKACE MĚSTA TÝKAJÍCÍ SE UZAVŘENÉ LÁVKY

Většina respondentů, a to bez ohledu na jejich místo bydliště, vnímá **komunikaci města s ohledem na informace nedostatečně**. I to byl podle nás důvod, proč se k výzkumu a vyjádření se k této situaci přihlásili také lidé, kterých se uzavření lávky reálně příliš nedotklo. Jak i někteří zmínili, město podle nich *„vysílá nejasný signály“*. Lidem nešlo do hlavy, proč se na lávku nesmí, ale pod ní se chodit i parkovat ještě do 6.6.2018 mohlo. **Nebyla to pro ně důvěryhodná informace**, protože nevěděli, co je důvodem této situace.

*„Vedení se bojí udělat razantní návrh a řešení. Chtějí sice vyhovět všem, ale spíše než efektivita je za tím účelovost ve smyslu zachování sympatií, jakože „nikoho si nechceme rozházet.“ (žena, pracovně produktivní věk, Habeš)*

*„Chápala jsem, že se to uzavřelo, pro mě to bylo pochopitelný, když to spadlo v Tróji, ale chybí mi ta komunikace pak. Nejvíc mě teď štve, že lávka je 4 měsíce zavřená a já nevidím, že by se s tím něco dělalo. V době sociálních sítí by ty věci město mohlo komunikovat mnohem líp, stačí hodit odkaz s dvěma větama, který by říkaly tu hlavní zprávu.“ (žena, pracovně produktivní věk, širší centrum)*

*„Mně i to samotný uzavření lávky přišlo nekoncepční, zvedne to obočí, proč se s tím něco nedělalo už dřív? Uznávám, že uzavření je nutný, otázka je, jestli k tomu vůbec muselo dojít.“ (muž, pracovně produktivní věk, Drahelice)*

Je tak důležité neustále přes ověřené komunikační kanály **komunikovat důvody těchto opatření a zdůvodňovat konkrétní rozhodnutí**, a to třeba i **opakovaně**, jinak vzniká prostor pro nepodložené domněnky a spekulace, které městu rozhodně neprospívají.

*„Nedali nám žádnou informaci a spekovalo se, že se stala nějaká tragédie a vyšetřuje se to tam. Ale tragédie je, jak to proběhlo. Nikdo nás na to nepřipravil a nikdo neřekl, jaká je náhradní varianta. Až potom jsme zjistili, že žádná není. Beru to jako fakt a rozumím tomu, ale vadilo mi to sdělení a neochota to lidem vysvětlit.“ (důchodkyně, Zálabí)*

I proto lidé, se kterými jsme mluvili, vnímají **průzkum a možnost vyjádření svého názoru k tomuto tématu velmi pozitivně** a jako vstřícný krok ze strany města, avšak **očekávají i přímou účast zástupců města**. Účastníci toho průzkumu jsou celkem dobře obeznámeni s iniciativami města, jako jsou např. setkání s občany v ulicích. Přijde jim však úsměvné, že návštěva Zálabí, které by podle nich měla být z hlediska předání informací a vysvětlení prioritní, je naplánovaná až na září. Dále také **očekávají, že výsledky průzkumu budou nějakou formou zveřejněny**.

*„Jsem rád, že se něco takového děje. Byl jsem na tý debatě v kině a říct tam svůj názor, tak bych se bál, že mi někdo pak dá do držky. Pro mě to uzavření lávky není takovej problém jako pro ostatní, protože do práce sem vždycky jezdil a jezdit budu přes elektrárnu na kole.“ (muž, pracovně produktivní věk, Zálabí)*

*„Komunikace od města je nedostatečná. Je sice hezký, že tu děláte výzkum, ale kdy nám k tomu něco řekne starosta? Kdy se dozvíme, co se tedy opravdu bude dít? Oni po lávce pěšky nechodili a myslí si, že ví všechno nejlíp.“ (důchodkyně, Zálabí)*

# Analýza rozhovorů s obyvateli města a jejich nákresů mentálních map

## VYUŽÍVÁNÍ A IDENTITA BÍLÉ LÁVKY

*Identita místa* vzniká spolu s významy, které místo nese. Tvoří se skrze každodenní zkušenost spolu s pocity z místa, s osobními i společnými prožitky. Identita vzniká s historií a odráží vazbu k místu.

Zajímalo nás, jaký vztah mezi obyvateli Nymburka a bílou lávkou existuje, tedy jaká je její identita. Respondentů jsme se proto ptali, jaké *klíčové významy* lávce připisují, jak ji vnímají a co pro ně znamená. Z provedených rozhovorů vyšlo najevo, že lávka představuje pro místní obyvatele spíše **technický objekt** či **praktické a účelové místo** nežli místo, ke kterému mají silný emocionální vztah, jak je tomu například u kamenného mostu. Pro většinu dotazovaných lávka nepředstavovala symbol ve smyslu dominanty města. Určitý vztah k ní ale místní chovají, a to hlavně ti mladší, kteří se narodili až po vystavení lávky.

*„Je to taky symbol, ale novodobej. Nemá to takovou historii.“*

*„Je to taky takovej symbol města, je to jeho součást. Obraz města mám spojenej i s lávkou.“*

Důležitost lávky byla akcentována především z pohledu její **praktičnosti**, jejího **každodenního využívání** a s **rekreací** (jízda na kole, sport, procházky). Respondenti mnohokrát zmínili důležitost architektonické podoby lávky, která **vkusně doplňovala charakter města** a nijak **nenarušovala jeho ráz**.

*„Lávka neruší panoráma Nymburka. Vidíte přes ni kameňák, kostel, a to i z pohledu z elektrárny, to se jim povedlo.“*

*„Lávka je neviditelná věc, odkud je všechno vidět – fotí se odsud ohňostroj i panoráma města.“*

*„Já mám tu lávku ráda. Byla to moje každodenní cesta. Teď je narušená moje několikaletá denní rutina a vadí mi to. Líbila se mi. Nijak jsem neřešila, že by měla vypadat jinak. Mohla být ale lépe udržovaná a třeba bychom předešli téhle tragédii.“*

### Jaké byly problematické aspekty lávky?

- Nedostatečně oddělený prostor pro cyklisty a chodce;
- nefunkční osvětlení „*Je osvětlen jen kousek lávky, pak člověk vjede do tmy.*“;
- prudký sjezd u Žofína;
- v zimě a za nepříznivého počasí nedostatečné ošetření povrchu (nebezpečí uklouznutí).

## VYUŽÍVÁNÍ A IDENTITA KAMENNÉHO MOSTU

Společně s městskými hradbami a řekou je kamenný most **nepochybně dominantou města**. Většina respondentů ho vnímá jako **neodmyslitelný symbol města**, který je považován za **stabilní** – a to nejen z hlediska technického, ale rovněž z hlediska historického. Pro místní obyvatele je tím pravým subjektem, který **vytváří identitu města Nymburk** a bez kterého by Nymburk nebyl Nymburkem. Pro některé je most navíc **identifikátorem, dle kterého se dokáží orientovat**. **Vztah**, který obyvatelé k mostu chovají, je **velmi intenzivní**.

*„Historicky krásnej, majestátní. Je to jedna z dominant města.“*

*„Most je jedna z věcí, co dělá Nymburk Nymburkem, o tom žádná.“*

*„Na most nešahat!“*

Myšlenka na most vyvolávala v respondentech **asociaci panorámatu**. Na rozdíl od lávky, která je místními obyvateli považována spíše za účelově-technický objekt, most by měl dle některých uspokojit jakési vyšší potřeby a **nebýt pouze přepravní spojnicí**. Tyto úvahy zavedly některé dotazované zpět do historie. Na most **bylo vzpomínáno jako na místo, které sloužilo pěším**.

*„Dřív ta lávka nebyla, chodilo se po mostě, lávka kvůli většímu provozu.“*

*„Má nevyužitý potenciál. Vždycky mi přišlo zvláštní, že to není i pro pěší, když tam jsou i ty rantly, jestli kvůli staticce?“*

Ve spojitosti s užíváním mostu a s dominantní rolí řidičů se respondenti názorově dělili do dvou skupin. Někteří vnímali jeho **současný stav** (dopravní spojka bez pěší zóny) **jako samozřejmost a nepřemýšleli nad změnou jeho charakteru**. Tento názor dotazovaní podložili existencí lávky, která slouží druhé skupině – chodcům.

*„Není divný, když jsou dva mosty vedle sebe – je to vlastně logický, že je vedle sebe most pro auta a lávka pro chodce.“*

*„Prostě to je rozdělený, aby to funkčně vyhovovalo, bylo to potřebný. Most pro auta, lávka pro pěší.“*

*„Jsem naučená, že lávka je pro pěší a most pro auta, je to takhle daný od malička.“*



Naopak druhá skupina dotazovaných vnímala **dopravní vytíženost mostu jako velmi problematickou.**

*„Nedovedu si představit ho využívat každé den, protože to by mi praskly nervy.“*

*„Na co tam je teda ten chodník, když se po něm nemůže chodit?“*

*„Ten most by měl být jen pro pěší.“*

*„Nedělá to město moc fotogenický – značky, semaforey.“*

Samostatnou kapitolu debaty o kamenném mostě tvořili **cyklisté a jejich (ne)místo na mostě.** Most je v této souvislosti vnímán jako **nekomfortní.** Z pohledu řidičů cyklisté představují nebezpečí. Na druhou stranu, cyklisté se na mostě sami cítí ohroženi, jelikož šíře mostu je pro bezpečné a pohodlné soužití obou skupin nedostatečná. Tato situace vyvolává v obou uživatelích místa **negativní pocity,** jako je stres nebo i soucit, které se jim při vzpomínce na most vybaví.

*„Cyklisti na kameňáku jsou problém – blokují dopravu, hlavně důchodci, ani jako cyklista se necítím bezpečně.“*

*„Most využíváme jen pro dopravu autem, ne na kole nejnebezpečněji se cítím na kole.“*

*„Využívám ho autem, ale od uzavření tam jezdím na kole. Jsem ve stresu, když za mnou jede auto, musí jet na jedničku. Nejhorší je, když to auto předjíždí, mám tendenci uhnout co nejdříve doprava, ale bojím se, že si nabiju, protože tam už je ten patník.“*

*„Přes kameňák nejezdím vůbec – je to nebezpečný. Dvě auta a protisměru se tam s kolem moc nevejdu.“*

Někteří dotazovaní pak myšlenku na nedostatečnou šíři kamenného mostu rozvedli až k vizi jeho **úpravy.**

*„Most by mohl být širší, bylo by to příjemnější pro cyklisty i auta.“*

*„Je pravda, že kdyby bylo možné most rozšířit, tak by žádná lávka nebyla potřeba.“*

*„Ideální by byl most podobný tomu, co je v Poděbradech – pro auta, pro kola i pro chodce.“*

## CO VŠE SE ZMĚNILO

Nejčastější a první uváděnou změnou je **časová prodleva při pěším překonávání Labe**, a to jak pro lidi žijící na Zálabí, kteří se potřebují dostat za pravý břeh Labe, tak pro lidi z druhé části města, kteří na Zálabí dochází do zaměstnání nebo ho využívají k běžným každodenním činnostem, jak jsou nákupy, nebo ke svým volnočasovým aktivitám. Tento problém má však další podoby, které se navíc liší na základě věku, fyzické zdatnosti člověka a mnoha dalších faktorů, jako je např. i místo zaměstnání (Zálabí, mimo Nymburk).

První odnoží tohoto problému je **čas samotný**, který je důležitý hlavně pro obyvatele v pracovní produktivním věku, kteří pracují na Zálabí a bydlí na druhé straně Labe nebo bydlí na Zálabí a do práce dojíždějí vlakem. Pro ně i jen několikaminutové prodloužení cesty představuje problém z toho důvodu, že tato časová prodleva pro ně každodenním chlebem, se kterým musí počítat i v souvislosti s dalším zařizováním.

*„Není to jen o nějakém komfortu, delší cestě, ale o normálních věcech, třeba že se před prací potřebuju dostat do banky nebo na poštu.“* (muž, pracovní produktivní věk, Zálabí)

Dalším problémem, který je spjat s časovou prodlevou, je **narušení určitého zvyku a rutiny**, které uzavřením lávky přináší **potřebu neustálé organizace času a pocit určité nesvobody v rozhodování**, jak a kdy a za jakým účelem město využívat. Lidé pociťují **omezenou možnost volby a rozhodnutí** spontánně si vyrazit do města třeba jen tak.

*„Teď si musím všechno dopředu plánovat. Náměstí je pro mě centrum všeho, co potřebuju, a musím myslet na to, jak se tam vlastně dostat.“* (studentka, Zálabí)

*„Pořád se mi stává, že zamýšlená dojdu k lávce a tam zjistím, že je zavřená a že to přece dávno vím.“* (žena, pracovní produktivní věk, Zálabí)

*„Nemůžu si užít město. Prostě se jen tak sebrat a jít. Do města teď chodím, jen když musím něco zařídit.“* (důchodkyně, Zálabí)

*„Od té doby, co je lávka zavřená, nechodím vůbec na náměstí. Já tam sice moc často nepotřebuju jít, ale je to pěkný bonus se tam dostat, zajít si po cestě ze školy na zmrzku nebo se jen tak projít a kouknout, co je ve městě nového.“* (student, Zálabí)

Další pociťovanou změnou, kterou přineslo uzavření lávky, je vysoký **nárůst dopravy**, což ostatně potvrzují i respondenti, když uvádí, že sami automobil pro cestování po městě využívají častěji. Podle některých se ze Zálabí stává dokonce parkoviště, všimají si **více zaparkovaných aut** podél hlavní Kolínské i v postranních ulicích. Z hlediska dopravy se podle respondentů nyní také ukazuje, jak je v Nymburce obecně špatně řešená.

*„Pro jízdu po městě to auto využívám víc než předtím. Když potřebuju něco zařídit ve městě, to pak jedu autem, i když dřív bych šla pěšky přes lávku.“* (studentka, Zálabí)

*„Kolikrát si rozmyslím, jestli do toho města vůbec půjdu a často, když se rozhodnu, že tam fakt potřebuju, tak teď jedu radši autem, i když dřív jsem šel pěšky přes tu lávku.“* (student, Zálabí)

Další téma, které se několikrát objevilo mezi obyvateli Zálabí, se týkalo jakési **pocitované izolace této části Nymburka**, a to v negativní i pozitivní konotaci. Na jednu stranu se objevovaly názory, že Zálabí je takové město ve městě, které je využíváno jen pro nákupy, a to hlavně autem, což může být důvod toho, proč vedení města jejich problémy nezajímají nebo jsou zlehčovány.

*„Zálabí je teď úplně odříznuté. Bylo už i tak předtím, teď tomu chybí svoje vlastní samospráva.“* (muž, pracovně produktivní věk, Zálabí)

*„Jsme tu odtržený, je to tady taková průjezdní vesnice do města, je tu jen Kaufland a Lidl.“* (žena, pracovně produktivní věk, Zálabí)

*„Opravdu si připadám odříznutá, jak kdybych bydlela někde na vesnici, jenže já přece bydlím ve městě. Do teď jsem nic moc plánovat nemusela, i když mám malý děti, a teď ten čas musím hlídat na minuty. Přišla jsem o takovou tu pohodu, že můžu kdykoliv někam zajít.“* (maminka na mateřské dovolené, Zálabí)

*„Jednou v zimě jsem si už řekla, že to stačí, když nám s dětma ujel autobus na Zálabí a zjistila jsem, že další jede až za hodinu. Volala jsem na město, mluvila jsem s paní místostarostkou, která mi řekla, že si mám líp zorganizovat čas a vzít děti do cukrárny. Jak mám asi tříletému dítěti vysvětlit, že jdeme do cukrárny, kde si ale nic nedá, protože za hodinu ho doma čeká oběd? Ta neochota si vyslechnout můj problém jako občana byla očividná.“* (maminka na mateřské dovolené, Zálabí)

Na druhou stranu ale pár respondentů tuto izolovanost vnímá i pozitivním směrem, protože si všímají určité sounáležitosti obyvatel Zálabí, který přinesla právě uzavřená lávka. Ta tedy zde funguje jako stmelující element místních.

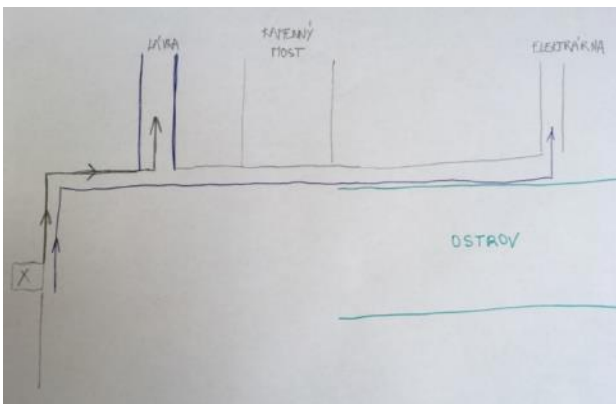
*„Mám pocit, že nás to na Zálabí separuje, že tam jsme takový malý samostatný městečko, ale nemyslím to v tom negativním slova smyslu – lidi se tam sdružují, baví se o té lávce na zastávkách, je to téma, který je spojuje.“* (studentka, Zálabí)

Hlavně mezi ženami se objevovaly názory, že změnou své trasy, která vedla přes lávku, **ztratily jakousi jistotu při pohybu** po městě. Nyní musí chodit místy, které v nich

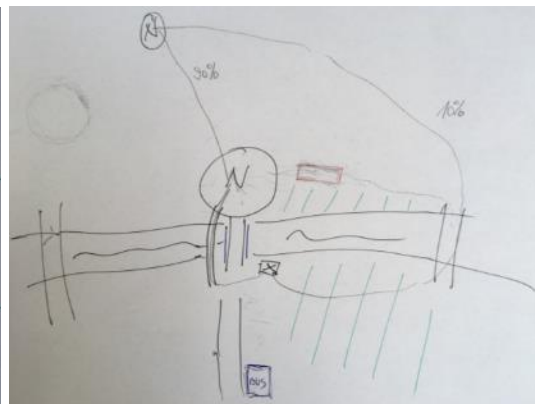
vyvolávají **nepříjemné pocity** a **určitou míru nebezpečí**. Navíc nemají možnost volby zvolit si jinou cestu. To se týká hlavně tras vedoucích za tmy přes Ostrov, kde často chybí osvětlení, jinak je totiž vnímán jako oblíbené místo v rámci Nymburka, viz mentální mapy níže.

„Najednou musím chodit pro mě nepříliš známými trasami. Samozřejmě, že je znám, ale přes ten Ostrov v noci, když jdu z práce, chodím nerada, protože tam je tma.“ (žena, pracovně produktivní věk, Zálabí)

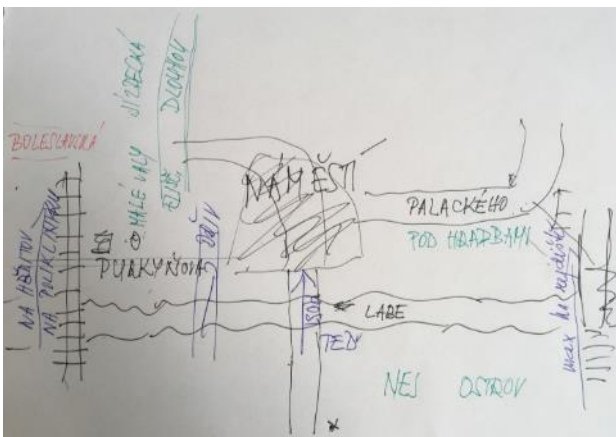
„V zimě jsem chodila za tmy přes elektrárnu a není to úplně dobrý pocit, když tam nesvítily světla. Kdyby se tohle vyřešilo, bylo by po problému, neměla bych strach.“ (žena, pracovně produktivní věk, širší centrum)



Studentka, Zálabí



Muž, pracovně produktivní věk, Zálabí



Důchodkyně, Zálabí

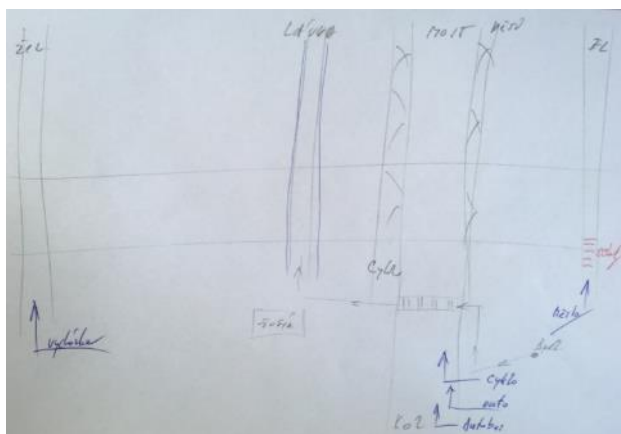
Specifickou skupinou jsou **maminky s malými dětmi**, které neřeší situaci jen samy za sebe, ale i za své potomky, a **starší lidi**, kteří často mívají problém s pohybovým aparátem, a proto je pro ně současná situace asi nejtěživější, a to jak z hlediska času, tak z hlediska vzdálenosti a dosahu a také přístupnosti, tudíž tedy celkové organizace.

„Aktuálně se přes elektrárnu sama s kočárem nedostanu. Proč tam nedají aspoň nějaký koleje? A když jdu přes železnák, tak hrozí, že se mi se mi malá probudí kvůli projíždějícímu

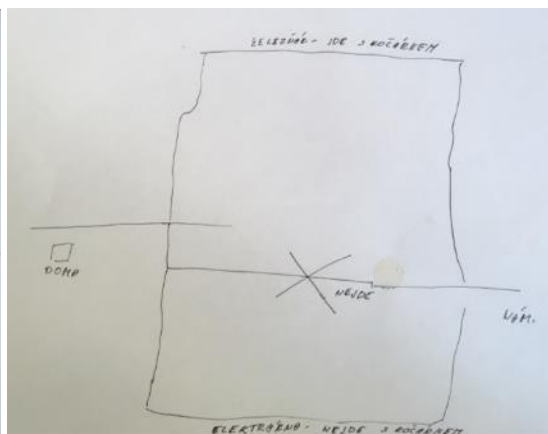
vlak. Člověk to pak musí všechno promyslet a naplánovat, třeba i to, kdy bude spát, aby ji vlak na tom železničku nevzbudil.“ (maminka na mateřské dovolené, Zálabí)

„Jsem v situaci, kdy řeším hlavně tu vzdálenost, nemůžu cestu moc plánovat, reaguju na děti, jak jsou unavené, jestli nemají hlad a podobně.“ (maminka na mateřské dovolené, Zálabí)

Jak je patrné i z výpovědí, jako problémové místo je vnímána **elektrárna**, resp. schody, které musí zdolat, aby se dostali přes Labe. Představuje tak pro ně **bariéru**, na což poukazují i mentální mapy.



Důchodce, Zálabí



Maminka na mateřské dovolené, Zálabí

Na toto téma se objevila ještě jedna úvaha respondentky týkající se budoucnosti, která by **promýšlela své setrvání na Zálabí**, pokud by stávající situace zůstávala stejně (ne)řešená.

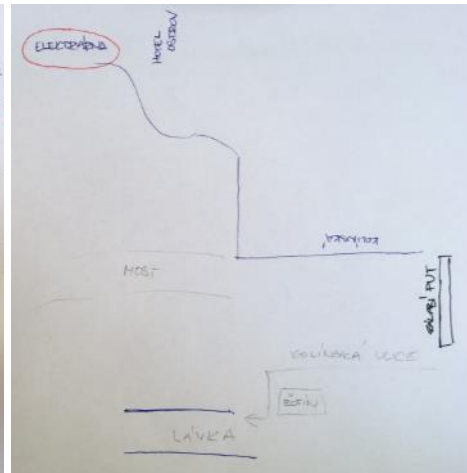
„Děsí mě, co se bude dít těch 5-6 let, co má trvat výstavba nové lávky. Zatím děti neplánuju, ale když si představím, že za 3 roky bych chtěla rodinu a měla bydlet na Zálabí, tak si nedovedu představit, že bych do toho šla s vizí, že budu každý den tlačit kočár do busu, kam se vejde navíc jen jeden. To mě děsí a tomuhle se prostě nechci přizpůsobovat.“ (studentka, Zálabí)

Podobným příkladem jsou majitelé restaurace Žofín, kterým může uzavření lávky přinést až existenciální následky a **ohrozit jejich živobytí**.

„Loni v září jsme se sem přestěhovali z Prahy, jak se říká, „na stáří“. Viděli jsme v tomhle místě potenciál, známý nám řekl, že to tu bylo dobrý a že to je takový kultovní místo v Nymburce (pozn. to, že jde o typické a známé místo, svědčí i nákresy mentálních map, ve kterých se právě Žofín často objevovalo jako jakýsi významný prvek Zálabí, viz níže), přišlo nám to jako dobrá lokalita, když hospoda je naproti lávce, lidi tu často chodí. Léto tu ještě zvládneme, ale zimu tu už nedáme.“ (žena, pracovně produktivní věk, Zálabí)



Muž, pracovně produktivní věk, Zálabí



Studentka, Zálabí

Nejen tyto dva velmi konkrétní příklady úvah, myšlenek a situací poukazují na skutečnost, že uzavření lávky není problémem jen z hlediska časových prodlev a prodloužení tras pohybu k dostání se na pravý břeh Labe, ale že **uzavření lávky pro ně může představovat velmi citlivou záležitost**, která může ovlivnit jak jejich vztah k městu a místu, tak také přímo jejich budoucí život.

Mezi respondenty se objevili i několik takových, jak bylo řečeno výše, byli tři, pro které se toho **uzavřením lávky příliš nezměnilo** a přesto nebo právě proto se chtěli k uzavřené lávce vyjádřit.

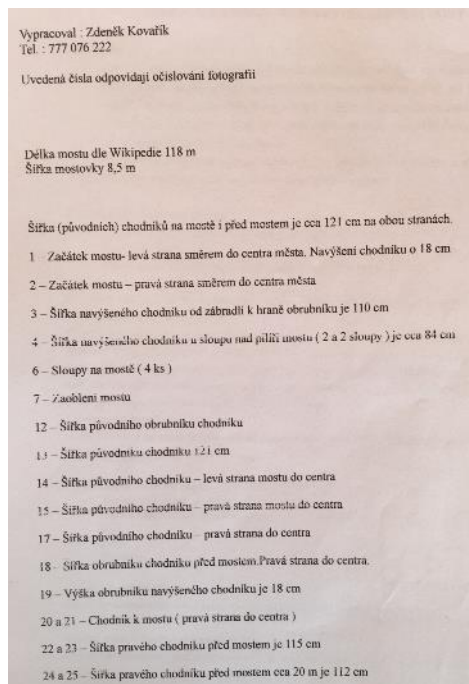
*„Popravdě? Nic moc se pro mě nezměnilo – na Zálabí tu máme nákupní centra, a když potřebuju na druhou stranu, stejně jedu na kole. To jsem ostatně dělal vždycky i před uzavřením a k tomu jsem tu lávku stejně využívat nemohl, jezdil jsem a jezdím přes kameňák.“* (důchodce, Zálabí)

*„No co by se změnilo. Lávka je zavřená. Udělali, co museli, tak se trošku víc projdeme a to nikoho ještě nezabilo. Já jsem ji stejně moc nevyužíval. Manželka jo, trochu si stěžuje, ale taky se nezblázní. Je to komedie.“* (muž, pracovně produktivní věk, Zálabí)

### JAK SITUACI NEJLÉPE PROVIZORNĚ VYŘEŠIT

**Spontánní reakce** na otázku týkající se dočasného řešení uzavřené lávky se nejčastěji týkaly **zpřístupnění kamenného mostu za splnění bezpečnostních podmínek**, jako je např. namontování zábradlí, zavedení jednosměrného průchodu vždy po pravé straně, odklonění nákladáků, tzn. most by byl přístupný jen pro osobní auta, zavedení omezené rychlosti („Kvůli cyklistům se stejně jezdí pomalu.“) a sundání vrchního chodníku. Několik respondentů na toto téma vypracovalo i podklady:

1)



2)

*„Ta moje vize by byla světová rarita, možná to narazí na předpisy, ale logicky si říkám, čemu by to bránilo?“*

*Přikláním se k alternativě umožnění průchodu chodců po kamenném mostě. Zdá se mi jako nejpříjemnější pro občany, a přitom nejlevnější a nejrychlejší. Odpůrci její jsou – pokud si to dobře pamatuji – především policie a ŘSD. Neměli bychom se před jejich názorem zastavit a pokusit se ho zvrátit. Hlavním jejich argumentem je zřejmě bezpečnost chodců. Domnívám se, že tento argument by bylo možné vyvrátit přijetím několika jednoduchých bezpečnostních opatření na mostě samém. Počítal bych k nim hlavně tyto:*

*1. Zmenšení provozu automobilů po mostě vyřazením nákladních automobilů, případně i dodávkových automobilů. Povolit pouze vjezd osobních automobilů, autobusů a vozidel záchranné služby. Žádná tragédie pro provozovatele těchto vyřazených vozidel by to nebyla. Mají perfektní objezd kolem Nymburka, a do středu města se mohou dostat přes něj. Není to nic neobvyklého, viz objížďky při opravách silnic a dálnic, z našeho okresu pak plánovanou objezdovou trasu kolem Lysé n/L po uzavření nadjezdu. Bezpečnost pro chodce po mostě by se tím vzhledem k rozměrům nákladních automobilů výrazně zvýšila.*

*2. Omezení rychlosti automobilů po mostě na 20 km/hod. Proti současnému stavu se mnoho nezmění, cyklisté většinou omezí rychlost na 10-15 km/hod.*

*3. Chodníky pro pěší označit jako jednosměrné, vždy proti směru jízdy automobilů. Bylo by to*

*nutné, chodníky jsou úzké, a vyhýbání chodců by nebezpečím pro ně bylo. Naopak, chůze v jednom směru by pro ně byla bezpečná.*

*4. Případně označit chůzi po mostě "na vlastní nebezpečí" – pokud by to mělo v případě nějakého konfliktu praktický význam – nevím." (důchodce, sídliště)*

**Úprava na kamenném mostě** (možnost legálního překonání Labe, ale zákaz pro kočárky a invalidy kvůli šířce chodníků v místech, kde jsou pilíře/sloupy – tam by byl průchod zúžen až o 30 cm)

Úprava na kamenném mostě byla respondenty vnímaná jako **nejpřirozenější, nejlepší a nejlevnější varianta**, kterou by bylo možné zřídit ze všech možných provizorních řešení **nejrychleji**.

*„Vždyť to je logické, nejlepší varianta. Když se ale důchodce o dvou holích rozhodne, že tam půjde, tak je blázen, když rodič, že tam pošle dítě, tak je taky blázen, ale když se tak rozhodne zdravější člověk, tak to je přirozené řešení. Na to se mělo přijít hned, to mělo být do týdne vyřešený.“ (muž, pracovní věk, Zálabí)*

*„Nerada porušuju zákony, ale co mám dělat? Když jsem sama, tak se nemůže nic stát, jak to je výš a auta jezdí pomalu.“ (důchodkyně, Zálabí)*

Většina respondentů navíc **chápe, že kvůli zúžení by tam byl zakázaný přístup kočárkům a lidem se zhoršenými pohybovými schopnostmi**. To se týká i maminek s malými dětmi, které žijí na Zálabí, až na jednu z nich.

*„To je sice hezký, ale můj problém to neřeší. Pořád budu muset ten kočár tahat přes elektrárnu. Mohli by teda na ty schody aspoň dát ty najížděcí koleje.“ (maminka na mateřské dovolené, Zálabí)*

Často však nechápali, **proč je zpřístupnění kamenného mostu pro chodce takový problém** (pozn. zde by byl znovu prostor pro město vysvětlit, proč je to tak komplikované to povolit) i z toho důvodu, že jako mnohem **větší hrozba než chodec** na kamenném mostě, **je cyklista**. Jak již bylo zmíněno výše, v nebezpečí se tam často ocitá on, a i on sám představuje nebezpečí pro řidiče.

*„Jako řidič se na tom mostě necítím bezpečně, když z Kauflandu jede starej pán na kole, který má ověšený taškama s nákupem, a ještě se na tom kymácí. Navíc on je v tom nebezpečí vlastně víc. Občas mi přijde, že ty lidi na kole nemají pud sebezáchovy.“ (student, Zálabí)*



Co se týče dosavadní situace, tedy zákazu vstupu chodcům na kamenný most a následné porušování a sankcionování ze strany státní i městské (která je však přívětivější a není vyloženě nepřijemná) policie, tak vedení města také příliš nepomáhá. Lidé mají pravděpodobně pochopitelnou tendenci „svalovat vinu“ na město, které je v tuto chvíli vděčným a nejbližším pomyslným hromosvodem různých problémů, které se objevují v kontextu uzavřené lávky.

Se státní policií se střetl jeden z respondentů, který za přechod po mostě dostal pokutu a v dokumentu, který obdržel od policie, stálo něco v tom smyslu, že morálně pochybil.

*„Neměl jsem žádnéj morální zkrat, jen jsem se potřeboval dostat na poštu podepsat dopisy a pak jet do práce, stihnout vlak. Ochraňujou mě před mnou samým, dělaj ze mě duševního invalidu. Nehoda se může stát přece kdekoliv, i na označeným přechodu.“* (muž, produktivní věk, Zálabí)

Na tomto příkladu jsme chtěly znovu demonstrovat, jaké další důsledky v rámci životů obyvatel Nymburka může mít zásah ve městě a jeho další okolnosti.

#### **Provizorní lávka připevněná na kamenném mostě**

Výstavba provizorní lávky na kamenném mostě se v drtivé většině případů **nesetkala s pozitivními reakcemi**. Přesto jeden z respondentů se pro tuto možnost nadchnul:

*„Bylo by to nejelegantnější řešení, někde jsem viděl návrh, bylo to dobře předpracované, a je to jednoznačně nejlepší varianta. Je potřeba, aby byla z obou stran přístupná, dovedu si představit, že by do budoucna i plně nahradila lávku. Jeden most pro všechny účely mi dává smysl, třeba jako je Nuselák.“* (muž, pracovní věk, Zálabí)

Tato varianta se však většině respondentů jevila jako **nepředstavitelná**, a to jak z důvodu **vizuálního** – není to pro ně líbivá představa, tak z důvodu své určité **laické znalosti a následných obav** týkající se potenciální zátěže apod.

*„To si vůbec nedovedu představit. V zimě to bude cákat z mostu, když to bude pod jeho úrovní. Navíc to kazí ten symbol města.“* (důchodkyně, Zálabí)

*„To je divný, ten most by pak už nebyl symbol, když by to bylo zakrytý nějakou lávkou? A jak by to jako udělali, aby to zapadalo a nenarušilo ten historickéj ráz?“* (studentka, Zálabí)

*„Musíme počítat s životností mostu, tudíž žádné úpravy a blbosti jako zavěšená lávka nejsou podle mě reálný.“* (muž, pracovní věk, širší centrum)

### **Provizorní lávka samostatně stojící**

Tato možnost řešení je většinou považována za **mrhání časem a prostředky**. Lidé často uváděli, že by výstavba přinesla zbytečné výdaje, které by víceméně vyšly vniveč.

*„To je úplně scestný, když už, ať postaví rovnou pořádnou novou lávku. Lidi to tak akorát našťve, že se dělá něco, co nemá trvalý trvání.“* (žena, pracovní produktivní věk, širší centrum)

*„Ze začátku to znělo sice dobře, ale když se nad tím zamyslím, tak asi nebude hotová za měsíc, navíc to bude stát extra prachy a oddálilo by se tím řešení nové lávky. Už to vidím, jak po tom budeme chodit 10 dalších let.“* (muž, pracovní produktivní věk, Drahelice)

*„Sice je lepší nějaká lávka než žádná, ale teda nevím, kde by měla stát, když stará lávka tam furt stojí.“* (muž, pracovní produktivní věk, Zálabí)

### **Kyvadlový bus** (zákaz vstupu chodců na kamenný most)

Názory na možnost kyvadlového autobusu **patřily k těm nejpolarizovanějším** a mezi dvěma názorovými skupinami je těžké objevit nějaké pravidlo. Lze ale naznačit, a to i na základě diskuze na březnové besedě, že toto řešení bylo nejdůležitější hlavně pro **ženy**, a to ty **v důchodovém věku a maminky s malými dětmi**, které tuto možnost zdůrazňovaly hlavně v kontextu pocíťované míry (ne)bezpečí a (ne)jistoty během svých nových tras přes Ostrov a železniční most, nepřízně počasí a v současnosti nedostatečného místa pro kočárky v autobusech.

*„Jsem pro posílení busů. Kočárky se do linkových nevejdou, když je ošklivo, co mám pak asi tak dělat? Město tímhle řešením mělo reagovat hned, pokud z hodiny na hodinu zavřelo lávku.“* (maminka na mateřské dovolené, Zálabí)

*„Autobus funguje do osmi do večera, to je, jak kdyby nám dávali vycházky.“* (žena, pracovní produktivní věk, Zálabí)

*„Busy nejsou nízkopodlažní, to je pak problém pro ty nejcitlivější a nejpostiženější skupiny – maminky a důchodce.“* (muž, pracovní produktivní věk, širší centrum)

### **Přívoz** (zákaz vstupu chodců na kamenný most)

Přívoz je vnímán spíše jako **atrakce na léto**, která Nymburk oživí a Nymburáky potěší než jako seriózní dopravní řešení propojení a dostupnosti obou břehů.

„Je to vtipná alternativa, ale proč ne, bylo by to zajímavý.“ (žena, pracovně produktivní věk, Drahelice)

„Tak to je celkem úsměvný řešení, za prvé si to nedovedu představit v zimě a za druhé už vidím babičky, jak se každou chvíli nalod'ujou.“ (muž, pracovně produktivní věk, Zálabí)

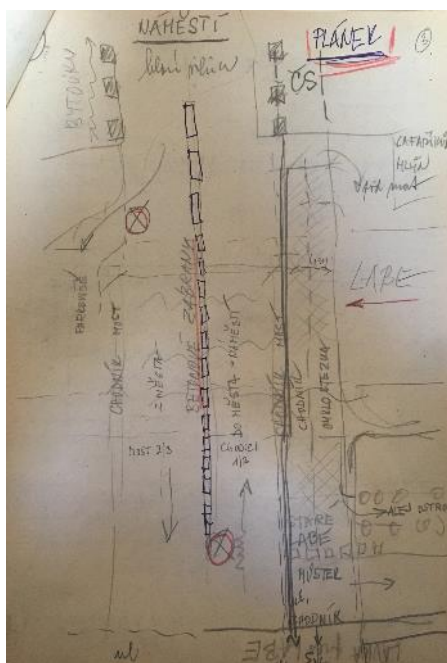
### Jednosměrný střídavý automobilový provoz na kamenném mostě

Podle většiny respondentů by toto řešení **nepřineslo městu nic dobrého**, a to jak pro řidiče, tak každodenní pěší uživatele centra města. Hrozily by podle nich **velké kolony**, a to každý den v odpoledních hodinách a během čtvrtěčních trhů.

„Ve všední den by to město bylo slušně ucpaný.“ (muž, pracovně produktivní věk, Zálabí)

„Už to vidím, zácpy po 14,30 v každé všední den až po obchvat a po Kaufland. To snad nikdo nechce ani nepotřebuje.“ (studentka, Zálabí)

Jeden z respondentů nám ukázal svůj návrh toho, jak by stávající situaci řešil on sám. Kamenný most by ze 2/3 zpřístupnil pro auta s jednosměrným a omezeným provozem se semaforem a dal omezení nákladákům, zbylá 1/3, která by ideálně byla blíž k elektrárně, by byla pro chodce.



**Úplná uzavírka kamenného mostu, přístup chodcům** (provoz jen pro záchrannou službu, bus a technické služby)

Pro některé by to byla **ideální vize**, jak by to mohlo vypadat, často **se odkazují k minulosti**, že to tak fungovalo, na druhou stranu si ale i často uvědomují, že toto řešení je **čistá utopie kvůli současné podobě dopravy**, která do města vede právě jen přes kamenný most.

*„Úplná uzavírka kameňáku by byla skvělá, stejně je pro auta mnohem příjemnější to objet přes obchvat kolem Chvalovic, než aby chodci chodili na náměstí přes železnák, to by byla pohoda. Proč se jednou taky něco nepřizpůsobí chodcům?!“* (důchodkyně, Zálabí)

*„Je to kravina, pokavaď je doprava vedená přes centrum města. Navíc tam není žádná zeleň, nebylo by to moc příjemný.“* (muž, student, Zálabí)

*„To bych jako měl objíždět Nymburk skoro přes Poděbrady, když potřebuju na úřad nebo do nemocnice?“* (muž, pracovně produktivní věk, Zálabí)

### **Půjčovna kol**

Půjčovna kol byla vnímaná jako velmi **úsměvné řešení**, kdy si většina lidí „klepala na čelo“. Nymburk je pojímán jako město cyklistů, a právě proto jim tento nápad **nedává smysl**.

*„V Nymburce každé kolo má, to je sranda, ne?“* (žena, důchodkyně, Zálabí)

*„Tady přece nejde o to, že není dostatek kol. Každý tu má svý, jen na něm nemůžeme moc kde jezdit.“* (žena, pracovně produktivní věk, Zálabí)

Z rozhovorů obecně vyplývalo, že je potřeba, aby **se město vyjádřilo jasně v to, jakými prostředky v kontextu provizorních řešení disponuje**. Jinak je **vedení považováno za nerozhodné a neschopné** situaci usnadnit a vyřešit.

*„Pokud něco ekonomicky nevychází jako třeba ten tranzit, který by měl pendlovat tam a zpátky, tak já to chápu. Ale měli by jasně říct, jo, peníze na tohle jsou a na tohle ne a hotovo. Pak se to nemusí řešit a vychází se z toho, na co peníze vychází.“* (muž, pracovně produktivní věk, Zálabí)

### **VIZE TÝKAJÍCÍ SE NOVÉ LÁVKY**

Nová lávka by podle většiny dotazovaných měla být postavena **na stejném místě** a její architektonická **podoba by neměla být nijak významně odlišná**. Důležité je, aby nová lávka respektovala krajinný a historický ráz města Nymburka, a aby tak nezasahovala do kontur kamenného mostu.

*„Průhlednost lávky je zcela zásadní.“*

*„Aby zapadla do koloritu města.“*

*„Mohla by vypadat stejně – jsou to pro mě vlnky nad Labem. Začlenila se do pohledu na město a je dobře, že dává prostor vyniknout kameňáku.“*

Nová pěší lávka by měla sloužit všem uživatelům města – **chodcům i cyklistům**. Pruhy by měly být dostatečně široké a viditelně oddělené, aby se zamezilo případným kolizím. Lávka by měla mít **menší sklon sjezdu**, měla by být **bezbariérová**, dostatečně **osvětlená**, s **protiskluzovým povrchem**. Někteří respondenti měli o podobě nové lávky konkrétnější představy. Žádný z respondentů nezmínil spojitost vizuálního charakteru lávky s jejím názvem (bílá lávka). Nová lávka by dle některých mohla mít dokonce barevný povrch.

*„Měla by být zavěšená – může být pak rovnej s postupným nájezdem, bez schodů pro chodce i pro cyklisty, řádně osvětlená s hrubým povrchem, aby neklouzala.“*

*„Nemusela by se houpat.“*

*„Vyšší zábradlí proti skokanům – lidi skákali i do Labe – přehoupli nožku a dělali machry.“*

*„Líbil by se mi nějaký zvláštní sjednocující prvek s mostem – aby bylo vidět, že patří k sobě a že jsou oba symbolem města. Aby se řeklo „tahle lávka je ta z Nymburka“. Zvláštní barvy povrchu, osvětlení, něco jednoduchého, ale specifického.“*

## Shrnutí všech poznatků

*„Je potřeba vidět činy ze strany města – když by se vidělo, že se s lávkou něco děje, lidi by neměli pocit, že městu je všechno jedno.“*

### MĚSTO

- Většina obyvatel vnímá komunikaci města s ohledem na podávání informací jako nedostatečnou
- Je potřeba opakovaně a skrze různé ověřené komunikační kanály komunikovat veškerá jednotlivá rozhodnutí a důvody všech z nich plynoucích opatření, a to tak, aby se zamezilo dezinterpretacím či spekulacím

### LÁVKA

- Lávka představuje pro místní obyvatele spíše technický objekt či praktické a účelové místo než symbol města
- Její uzavření přineslo
  - o časové omezení
  - o narušení zvyku, rutiny
  - o hledání nových tras
  - o vysoký nárůst dopravy (v zimních měsících se předpokládá razantně vyšší)
  - o izolace městské části Zálabí
  - o ztrátu svobodné volby trasy, ztrátu jistoty pohybu, pocit nebezpečí
- Specificky ohroženou skupinou jsou matky s dětmi a důchodci

### KAMENNÝ MOST

- Je dominantou, symbolem a identifikátorem města
- Obyvatelé k němu chovají velmi intenzivní vztah

### DOČASNÉ ŘEŠENÍ – REAKCE RESPONDENTŮ

- Zpřístupnění kamenného mostu za splnění bezpečnostních podmínek – pozitivní – vnímáno jako nejrychlejší, nejlevnější řešení
- Provizorní lávka připevněná na kamenném mostě – negativní, vizuální narušení rázu města
- Provizorní lávka samostatně stojící – negativní – mrhání časem i prostředky
- Kyvadlový bus – střet reakcí – specificky ohrožená skupina (důchodci/maminky s dětmi) vnímá spíše pozitivně
- Přívoz – negativní – ve vztahu k řešení současné situace, pozitivní – letní atrakce
- Jednosměrný střídavý automobilový provoz na kamenném mostě – spíše negativní – očekávání zvýšené dopravy, tvorba kolon
- Úplná uzavírka kamenného mostu, přístup chodcům – pozitivní – příjemná představa, odkaz k historii, avšak s uvědoměním si nereálnosti této možnosti

- Půjčovna kol – negativní – úsměvná reakce, zbytečná investice

## **NOVÁ LÁVKA**

- Na stejném místě
- Architektonická podoba by neměla být významně odlišná – nerušící panorama, krajinný ráz
- Přívětivá pro chodce i pro cyklisty
- S menším sklonem sjezdu
- Bezbariérová
- Kvalitně a přívětivě osvětlená
- S protiskluzovým povrchem

Předložené portfolio zmapovalo napříč předchozími kapitolami jednotlivá témata související s problematikou bílé lávky a jejího uzavření. Díky aktivnímu přístupu obyvatel města Nymburk, kteří s námi sdíleli jejich problémy, každodenní praktiky a vize, přináší portfolio obsáhlý a mnohvrstevnatý vhled do současné situace, kterou se nebojíme nazvat kritickou. I když je pouhým zlomkem rozmanitých nebo dokonce protichůdných názorů, přináší také jisté poselství – apel na zvýšení zájmu o místo, ve kterém se každodenně pohybujeme, ve kterém žijeme. Téma bílé lávky nepochybně vyvolalo krizi. Je důležité si ale uvědomit, že každá krize přináší příležitost. Tu spatřujeme v diskuzi a v místní participaci.