

Jan Gehl **Města
pro lidi**

Jan Gehl

Města pro lidi



V této přelomové knize objasňuje Jan Gehl důvody a metody pro utváření „měst pro lidi“. Díky poznatkům ze svého celoživotního výzkumu pomohl Gehl přeměnit prostředí řady měst na celém světě tak, aby je lidé mohli co nejlépe využívat a cítit se v nich skutečně dobře.

S ohledem na měnící se demografické faktory a proměnu životního stylu zdůrazňuje čtyři základní kritéria pro úspěšné plánování rozvoje měst. Vysvětluje, jak vytvářet města, která jsou živá, bezpečná, udržitelná a zdravá. Jan Gehl nás učí přemýšlet i o tom největším městě ve velmi malém měřítku. Podle něj je nezbytné vnímat městské prostředí všemi smysly, a především z pohledu chodce, ne řidiče auta.

Až příliš často kolem sebe vidíme, jak byl lidský rozměr v posledním půlstoletí při plánování opomíjen. Jan Gehl přesvědčivě dokládá, že utváření „měst pro lidi“ je dnes nejen žádoucí, ale i možné.



Města pro lidi

Města pro lidi

Jan Gehl

Města pro lidi

Přeloženo z anglického vydání Jan Gehl: Cities for People, Island Press 2010

All rights reserved. Authorized translation from the English language edition published by Island Press.

Copyright © Jan Gehl and Island Press, 2010

České vydání:

Copyright © Jan Gehl a Partnerství, o. p. s., 2012

Editor českého vydání: Robert Sedlák

Translation © Karel Blažek, Bronislava Blažková, 2012

Design and layout © Isabel Duckett

Cover design © Camilla Richter-Friis van Deurs

Odborná redakce: Petr Kratochvíl, Robert Sedlák

Vydavatel a distribuce:

Partnerství, o. p. s., založené Nadací Partnerství

Údolní 33, 602 00 Brno, tel: 515 903 111, e-mail: partnerství@nap.cz

www.partnerství-ops.cz, www.nadacepartnerství.cz

Vydání této knihy podpořili:



CIGLER | MARANI ARCHITECTS



Všechna práva vyhrazena. Publikace ani její části nesmí být publikovány ani šířeny jakýmkoli způsobem a v jakékoli podobě bez výslovného svolení držitele autorských práv.

ISBN: 978-80-260-2080-6

Foto na obálce: Nábřeží v Casablance v Maroku, foto: Lars Gemzøe, 2009



„Především neztrácejte touhu chodit. Každý den se prochodím ke stavu tělesné i duševní pohody a chůzi se zbavuji všech nemocí. Prochodil jsem se ke svým nejlepším myšlenkám a vím, že žádná myšlenka není tak těsnivá, aby se z ní člověk nevychodil.“

Søren Aabye Kierkegaard
dánský filozof
1813–1855

Obsah

IX

Předmluva

- IX Předmluva Richarda Rogerse
- X Předmluva autora

1

1. Lidské měřítko

- 1 1.1 Lidské měřítko
- 9 1.2 Nejříve zformujeme města, pak města formují nás
- 19 1.3 Město jako místo k setkávání

31

2. Lidské smysly a lidské měřítko

- 33 2.1 Lidské smysly a lidské měřítko
- 47 2.2 Smysly a komunikace
- 55 2.3 Roztříštěné měřítko

61

3. Živé, bezpečné, udržitelné a zdravé město

- 63 3.1 Živé město
- 91 3.2 Bezpečné město
- 105 3.3 Udržitelné město
- 111 3.4 Zdravé město

117

4. Město v úrovni očí

- 118 4.1 Boj o kvalitu je otázkou malého měřítka
- 119 4.2 Města, kde se dobře chodí
- 134 4.3 Města, kde je příjemné pobyt
- 148 4.4 Města k setkávání
- 158 4.5 Sebevýjádření, hra a pohyb
- 162 4.6 Kvalitní místa, vyhovující měřítko
- 168 4.7 Dobré počasí v úrovni očí, prosím
- 176 4.8 Krásná města, příjemné zážitky
- 182 4.9 Města pro jízdu na kole

193

5. Život, prostor, budovy – v tomto pořadí

- 195 5.1 Syndrom Brasília
- 198 5.2 Život, prostor, budovy – v tomto pořadí

213

6. Rozvojová města

- 215 6.1 Rozvojová města
- 229 6.2 Lidský rozměr – univerzální výchozí bod

231

7. Soubor nástrojů

247

Dodatky

- 248 Poznámky
- 255 Bibliografie
- 260 Ilustrace a fotografie

Předmluva Richarda Rogerse

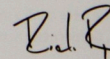
Města jsou prostorem, kde se lidé setkávají, ať jde o výměnu názorů, obchod, nebo prostě jen kvůli relaxaci a zábavě. Městská veřejná scéna – ulice, náměstí a parky – je pro tyto aktivity jevištěm i katalyzátorem. Jan Gehl, doyen navrhování veřejného prostoru, má hluboké porozumění pro to, jak veřejnou sféru používáme, a nabízí nám nástroje, které potřebujeme ke zlepšení úpravy veřejných prostor, a následně kvality našeho života ve městech.

Kompaktní město – se zástavbou soustředěnou kolem veřejné dopravy a prostředí pro chůzi a pro jízdu na kolech – je jediná ekologicky udržitelná podoba města. Vzhledem k požadavku na zvýšení populační hustoty a také proto, aby se rozšířily možnosti pro chodce i cyklisty, musí však město zvýšit množství i kvalitu dobře navržených příjemných veřejných prostranství, která jsou člověku blízká svým měřítkem, trvale udržitelná, zdravá, bezpečná a živá.

Města – stejně jako knihy – lze číst a Jan Gehl chápe jejich jazyk. Základem každého města je ulice, pěší cesta, náměstí a park. Vytvářejí strukturu, která umožňuje, aby města ožila. Poskytují prostor a podporují různé činnosti – od tichých a hloubavých až po hlučné a rušné. Město pro lidi, s pečlivě navrženými ulicemi, náměstími a parky, působí radost jak svým návštěvníkům, tak těm, kteří tam denně žijí, pracují nebo si hrají.

Každý má mít právo na snadno přístupné otevřené prostranství, podobně jako má právo na čistou vodu. Každému by se měla poskytnout možnost, aby viděl ze svého okna strom, mohl si posedět na lavičce poblíž svého domova, kde je i prostor pro dětské hry, nebo mohl během deseti minut dojít do parku. Dobře navržené okolí člověka inspiruje, zatímco špatně navržená města své občany tyranizují. Jak říká Jan: „Formujeme města, ona pak formují nás.“ Nikdo nezkoumal morfologii a užívání veřejného prostoru do té míry jako Jan Gehl. Každý, kdo si přečte tuto knihu, získá cenný vhled do jeho úžasné vnímavého chápání vztahu mezi veřejným prostorem a občanskou společností – a jejich vzájemně složitě provázanosti.

Londýn, únor 2010
Richard Rogers
Baron Rogers of Riverside
CH, Kt, FRIBA, FCSO



Předmluva autora

Studium architektury jsem absolvoval v roce 1960, což znamená, že rozvoj měst sleduji už 50 let. Jakkoli není pochyb o tom, že tato práce byla výsadou, současně to byla i znepokojivá cesta.

Způsob, jakým se plánovala a rozvíjela města, změnil během půlstoletí dramaticky svůj charakter. Přibližně do roku 1960 se města na celém světě primárně budovala na základě staletých zkušeností. Život v městském prostoru byl živoucí součástí této pokladnice zkušeností a považovalo se za samozřejmé, že se města stavějí pro lidi.

Ve fázi bouřlivého růstu měst se začali jejich rozvojem zabývat profesionální projektanti. Tradici jako základ rozvoje nahradily různé teorie a ideologie. Velmi vlivným se stal modernismus a jeho vize města jako stroje rozděleného do částí podle funkcí. Postupně pak přišla na scénu nová skupina, dopravní projektanti se svými myšlenkami a teoriemi, jak zajistit co nejlepší podmínky – pro automobilovou dopravu.

Ani urbanisté, ani dopravní projektanti však neumístili na žebříček svých principů dostatečně vysoko městský život; po celá léta neexistovalo mnoho znalostí o tom, jak fyzické struktury ovlivňují lidské chování. Drastické důsledky tohoto způsobu plánování, které dopadly na městský život i obyvatele měst, lidé uznali až později.

V uplynulých 50 letech se celý urbanismus jevil jako problematický. Dostatečně jsme si neuvědomili, že se život ve městě odklonil od tradice a stal se městskou funkcí, jejíž důležitost vyžaduje pozornost a pečlivě profesionální plánování.

Nyní, po mnoha letech, jsme shromáždili dostatek poznatků o souvislosti fyzického prostředí s lidským chováním. Máme rozsáhlé informace o tom, co se může a má udělat. Současně začala být města a jejich obyvatele velmi aktivní a dožadují se urbanismu, který se orientuje na člověka. Mnohá města po celém světě se v posledních letech vážně snaží uskutečnit svůj sen o městech, která jsou pro lidi příznivější. Mnohé inspirativní projekty a vizionářské městské strategie nabraly po dlouholetém zanedbávání nové směry.

Nyní se všeobecně uznává, že v plánování měst a zastavěných oblastí musí mít klíčovou roli život města a ucta k lidem v jeho prostoru. Přestože byl tento sektor po léta špatně spravován, dnes už si uvědomujeme, jak důležitým faktorem je péče o lidi v městském prostředí k tomu, aby chom dosáhli živějších, bezpečnějších, trvale udržitelných a zdravějších

měst. V 21. století je to cíl zásadního významu. Doufám, že tato kniha se stane skromným příspěvkem k této významné nové orientaci.

Toto dílo vzniklo zásluhou úzké spolupráce schopného a vysoce motivovaného týmu, s nímž byla práce potěšením a inspirací. Chci vyjádřit srdečné poděkování Andrei Haveové a Isabele Duckettové za jejich pomoc při editaci obrázků a za grafickou úpravu, Camille Richter Friis van Deursové za schémata a ilustrace, a v neposlední řadě Birgittě Bundesen Svarreové, projektové manažerce, která řídila autora, tým i projekt pevnou, ale laskavou rukou.

Můj dík patří také ateliéru Gehl Architects za poskytnutí prostoru a pomoc, zejména v podobě četných ilustrací. Za fotografie děkujeme přátelům, kolegům z výzkumu a fotografům z celého světa, kteří nám dali své snímky velkoryse k dispozici.

Rád bych poděkoval Solvejg Reigstedové, Jonu Papeovi a Klausu Bech Danielsenovi za jejich konstruktivní kritiku obsahu a úpravy. Opravu velké poděkování patří také Tomu Nielsenovi z Århus School of Architecture za jeho starostlivé a konstruktivní poradenství v každé fázi projektu.

Síru Richardu Rogersovi věře děkuji za jeho předmluvu a cenný úvod ke knize.

Srdečné poděkování dále patří nadaci Realdania Foundation, která poskytla inspiraci k tomuto projektu a finanční podporu pro jeho realizaci.

Na závěr chci co nejupřímněji poděkovat své manželce, psycholožce Ingrid Gehlové, která již v raných šedesátých letech směřovala můj zájem k interakci mezi formou a životem jako klíčovému předpokladu pro dobrou architekturu. Právě ona uvážlivě upozornila na to, že tato oblast bude v následujících letech potřebovat hodně pochopení a mnoho výzkumů. Za všechna uplynulá léta Ingrid projevila nekonečné porozumění a pochopení jak pro tento problém obecně, tak i pro mne. Nesmírně ti děkuji.

Jan Gehl
Kodaň, únor 2010



1

Lidské měřítko



1.1 Lidské měřítko

lidské měřítko – přehlížené,
zanedbané a postupně vyřazené

Po desetiletí bylo lidské měřítko přehlíženým a nahodile řešeným tématem městského plánování, zatímco na mnoho dalších otázek, jako například na přízrůbenní raketově rostoucí automobilový provoz, se zaměřila prvořadá pozornost. Dominantní plánovací ideologie – zejména modernismus – navíc věnovaly veřejnému prostoru, chodcům a úloze městského prostoru jako místu pro setkávání obyvatel jen nepatrný zájem. Nakonec tržní síly a související architektonické trendy postupně přesunuly ohnisko zájmu od vzájemných vztahů a veřejných městských prostorů k jednotlivým budovám, které se staly čím dál izolovanější, zcela introvertní a prezíravé.

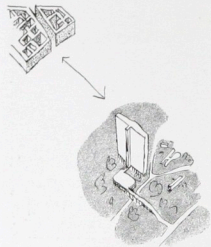
Společným rysem téměř všech měst – bez ohledu na jejich globální umístění, ekonomickou životaschopnost a fázi vývoje – je skutečnost, že na jejich obyvatele, kteří ve velkém počtu stále používají městský prostor, se neberou velké ohledy. Pro obyvatele ve většině světových měst jsou typické překážky, omezený prostor, hluk, znečištění, riziko nehod a obecně hanebné podmínky.

Tento vývoj nejenže omezil možnosti pro chůzi jako formu přesunu, ale v ohrožení se ocitla také místa určená pro sociální a kulturní funkce. Tradiční funkce městského prostoru jako místa setkávání a společenského fóra pro městské obyvatelstvo byla zredukována a ohrožena nebo postupně zcela zanikla.

otázka života a smrti – po pět
desetiletí

Od roku 1961, kdy americká novinářka Jane Jacobsová vydala zásadní knihu *The Death and Life of Great American Cities*, uplynulo více než 50 let.¹ Autorka se v ní zaměřila na to, jak dramaticky roste automobilový provoz a jak městská plánovací ideologie modernismu vylučuje z projektů užívání města a zdůrazňuje osamocené stojící budovy – což by mohlo znamenat konec městského prostoru i městského života a vyústit v neživá města bez lidí. Přesvědčivě také popsala kvalitu života v útěsných, živých městech, jak to mohla pozorovat ze svého vyhlídkového místa v Greenwich Village v New Yorku, kde žila.

Hlas Jane Jacobsově byl prvním silným hlasem, který volal po rozhodné změně ve způsobu, jakým stavíme města. Poprvé v historii člověka jako osadníka se města nestavěla jako seskupení městských prostorů a budov, ale jako samostatné budovy. Současně bující automobilový provoz účinně vytlačoval z městského prostoru zbytky městského života.



Modernisté odmítli město a městské prostory a zaměřili se na jednotlivé budovy. Tato ideologie se stala od začátku 60. let dominantní a její principy dále ovlivňují plánování mnoha nových městských čtvrtí. Kdyby byl nějaký tým projektantů požádán, aby zásadně redukoval život mezi budovami, našel by efektivnější metodu než právě modernistické projektantské principy (schéma z Propos d'urbanisme od Le Corbusiera, 1964. Fotografie: Táby, Švédsko; Melbourne, Austrálie, a Nuuk, Grónsko).



pokrok navzdory všemu

Během pěti deseti let od roku 1961 přispělo mnoho badatelů a teoretiků městského plánování ke studiím a k argumentům v diskusích týkajících se života a smrti ve městech. Shromáždilo se mnoho nových poznatků.

V praktickém městském plánování se z hlediska principů plánování i dopravních projektů dosáhlo cenného pokroku. Zejména v posledních desítkách let se na území mnoha měst po celém světě usilovně pracovalo na tom, aby pro chodce a městský život vznikly lepší podmínky, a sice tím, že se automobilovému provozu dostalo menší priority.

Stejně tak se v nedávných desetiletích objevilo mnoho zajímavých směrů, které se odchýlily od modernistických urbanistických ideálů, zvláště pak v nových městech a nových rezidenčních čtvrtích. Naštěstí roste zájem o budování dynamických městských částí, které nabízejí různorodé využití, namísto konglomerátů s osamoceně stojícími budovami.

Během minulých pěti deseti let došlo k odpovídajícímu rozvoji v dopravním projektování. Dopravní infrastruktura se budovala mnohem



Kolem roku 1960 vtrhl do měst na celém světě obrovský počet automobilů. Znamenalo to začátek procesu, který narušil životní podmínky obyvatel spjatých s městem. Tento vpád byl tak mohutný a neslyšán, že je téměř nemožné pochopit, jak škodlivá byla automobilová invaze pro kvalitu měst (Itálie, Irsko a Bangladéš).



je potřeba mnohem většího úsilí

diferencovaněji, byly zavedeny principy zkldňující dopravu i četná opatření k její bezpečnosti.

Avšak růst automobilové dopravy prudce stoupal, a zatímco v některých částech světa se tyto problémy řešily, jinde rychle narůstaly.

I přes negativní trend zvýšeného užívání automobilů se už kolem roku 1960 objevují náznaky určitého pozitivního vývoje – jako reakce na nedostatek zájmu o městský život.

Nepřekvapuje nás, že pokrok a zlepšení se projevuje především v ekologicky nejrozvinutějších částech světa. V mnoha případech však i prosperující enklávy přijaly ideologii modernismu jako výchozí bod pro budování nových městských čtvrtí a pro umístění introvertních výškových budov v městských centrech. V těchto odvážných nových městech nebylo ve skutečnosti lidské měřítko na programu – a není ani dnes.

lidské měřítko – nezbytnost nového rozměru plánování

chceme: živá, bezpečná, udržitelná a zdravá města

živé město

bezpečné město

V rozvojových zemích je situace týkající se lidského měřítka podstatně složitější a vážnější. Většina populace je nucena intenzivně využívat městský prostor k mnoha denním aktivitám. Tradiční městské prostory byly úmyslně zbudovány tak, aby tomuto využití dobře sloužily. Ale když se například automobilový provoz prudce zvyšuje, konkurence v městském prostoru sílí. Podmínky pro městský život a chodce se stávají rok od roku méně důstojné.

Krátce po vstupu do nového milénia se poprvé v historii většina celosvětové populace stala populací městskou, nikoliv venkovskou. Města rychle rostla a tento nárůst se bude v dalších letech zvyšovat. Nová i existující města budou muset při plánování a stanovení priorit zásadně změnit svá východiska. Do budoucna se musí stát hlavním cílem větší pozornost k potřebám lidí, kteří využívají města.

Z tohoto předpokladu vychází tato kniha: při projektování měst je hlavní pozornost věnována lidskému měřítku.

Města musí naléhat na urbanisty a architekty, aby posílili pěší provoz v rámci integrované městské politiky směřující k rozvoji živých, bezpečných, udržitelných a zdravých měst. Tento požadavek je naléhavý nejen kvůli posílení společenské funkce městského prostoru, ale i jako místa setkávání. Přispívá to k dosažení cílů sociální udržitelnosti a otevřeně demokratické společnosti.

Nyní, na počátku 21. století, můžeme spatřit obrysy několika nových globálních podnětných úkolů, které podtrhují význam mnohem cíleněji zaměřeného zájmu o lidské měřítko. Naplnění představy o živých, bezpečných, udržitelných a zdravých městech se stává obecným a naléhavým přáním. Všechny čtyři zásadní cíle – živá a zdravá města, jejich bezpečnost a udržitelnost – získají neobyčejnou podporu při zvýšeném zájmu o chodce, cyklisty a městský život obecně. Jednotná městská opatření, která motivují obyvatele města co nejvíce k chůzi a k cyklistice v souvislosti s jejich denními činnostmi, představují pro tyto klíčové cíle silnou podporu.

Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na městských prostranstvích. Významem života ve veřejném prostoru, zvláště pak společenskými i kulturními možnostmi a také atrakcemi spojovanými s živým městem se budeme zabývat později.

Jestliže se v městském prostoru pohybuje více lidí, potenciál bezpečí ve městě se obecně zvyšuje. Město, které vyzývá lidi k procházkám, musí mít ze své podstaty přiměřeně soudržné struktury, jež nabízejí krátké pěší vzdálenosti, přitažlivá veřejná prostranství a pestrost městských funkcí. Tyto elementy zvyšují aktivity a pocit bezpečí na městských

udržitelné město

zdravé město

čtyři cíle – jedna politika

prostranstvích i v jejich okolí. Na ulicích je více očí i větší motivace sledovat události, které probíhají ve městě v blízkosti obydlí a budov.

Trvalá udržitelnost města se obvykle zvyšuje tehdy, když velkou část dopravního systému tvoří tzv. „zelená mobilita“, tedy doprava pěší, cyklistická a veřejná doprava. Tyto formy přepravy skýtají značné výhody ekonomice i životnímu prostředí, omezují spotřebu i emise a snižují hladinu hluku.

Dalším důležitým aspektem udržitelnosti je fakt, že přitažlivost veřejného dopravního systému roste tehdy, pokud se jeho uživatelé při chůzi či na kole cítí bezpečně a pohodlně cestou k autobusům, tramvajím a vlakům. Kvalita veřejného prostoru a dobrý veřejný dopravní systém jsou zkrátka dvě strany jedné mince.

Přání žít ve zdravém městě neuvěřitelně roste, pokud chůze a jízda na kole mohou být přirozenou součástí modelových denních činností.

Pozorujeme rychlý růst různých zdravotních problémů, protože velká část populace na mnoha místech světa žije sedavým způsobem života a dopravuje se všude autem.

Nedílnou součástí jednotné zdravotní politiky musí být dobrá a opravdově míněná propagace chůze a jízdy na kole jako přirozených a integrujících prvků každodenních činností.

Zvyšující se zájem o lidské měřítko v projektování měst odráží zřetelnou a silnou poptávku po lepších kvalitách života ve městě. Existuje přímá souvislost mezi vylepšováním městských prostor pro lidi a mezi představou živých, bezpečných, trvale udržitelných a zdravých měst.

Ve srovnání s jinými společenskými investicemi – zejména s cenami zdravotní péče a automobilové infrastruktury – jsou náklady na uplatnění lidského měřítka tak skromné, že investice do této oblasti budou přijatelné pro města všude na světě, a to bez ohledu na rozvojový status a finanční způsobilost. V každém případě budou zájem a pozornost znamenat zásadní investici a mimořádný přínos.

Živé, bezpečné, udržitelné a zdravé město je nejvyšším cílem newyorského Plan NYC z roku 2007.¹ Nová cyklostezka a rozšířená chodníky na Broadway (vybudovaná roku 2008).⁴



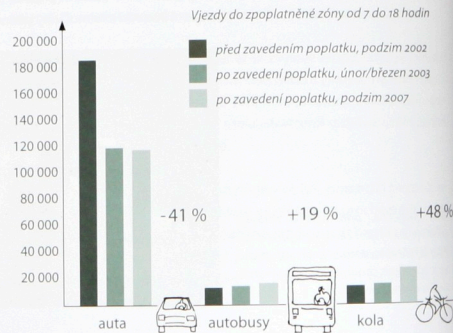
vice silnic – větší provoz, méně silnic – menší provoz

Po stu letech existence automobilové dopravy je jako skutečnost přijímaná názor, že více silnic vede k většímu provozu. V čínské Sanghaji i v jiných velkoměstech skutečně více silnic znamená větší provoz a větší zácpa.



Když byla v San Franciscu po změření v roce 1989 uzavřena široká dálnice Embarcadero, lidé rychle přizpůsobili své dopravní chování a zbylý provoz si našel jiné trasy. Dnes je Embarcadero příjemným bulvárem se stromy, tramvajemi a dobrými podmínkami pro městský život a cyklisty.

V roce 2002 v Londýně zavedli mýto, což znamená, že motoristé musí platit za jízdu do vyznačených částí vnitřního města. Od začátku vedl poplatek k rychlému omezení automobilového provozu. Placená zóna byla později rozšířena směrem na západ a dnes má plochu 50 km².



1.2

Nejdříve zformujeme města, pak města formují nás

plánování města a vzorce pro užívání – otázka nabídky

Pohlédneme-li na dějiny měst, jasně vidíme, že urbanistická struktura a plánování mají vliv na lidské chování i na způsob, jak města fungují. Římská říše měla ve svých koloniích města vyznačující se pevnou a danou dispozicí hlavních ulic, fór, veřejných budov a kasáren, tedy vzorec, který posiloval jejich vojenské poslání. Kompaktní struktura středověkých měst s krátkými pěšími vzdálenostmi, náměstími a tržišti podporovala jejich funkce jako středisek obchodu a řemesel. Haussmannova strategická urbanistická obnova Paříže v období po roce 1852, zvláště široké bulváry, podporovala vojenskou kontrolu obyvatelstva a současně poskytovala platformu pro zvláštní „kulturu bulváru“, která bujela na promenádách, a kavářský život podél širokých městských ulic.

vice cest – větší provoz

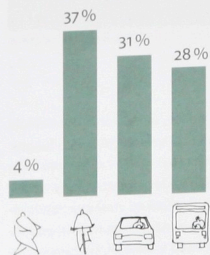
Ve 20. století uzrála ve městech souvislost mezi nabízejícími se možnostmi a chováním. Ve snaze poradit si s přílevem automobilového provozu byl všečen volný městský prostor zaplněn pohybujícími se a parkujícími vozidly. Každé město má přesně tak velký provoz, jaký městský prostor připustí. V každém případě pokusy oslabit tlak dopravy výstavbou většího množství cest a garáží způsobily ještě silnější provoz a větší zácpa. Objem automobilové dopravy je téměř všude více či méně nahodilý, závislý na příslušné dopravní infrastruktuře. A protože dovedeme skoro vždycky najít nové způsoby, jak ještě více využít své auto, je budování dalších cest přímou pobídkou k zakoupení a užívání ještě více automobilů.

méně cest – menší provoz?

Jestliže více cest znamená větší provoz, co se stane, když vytvoříme podmínky pro méně aut? Zemětřesení roku 1989 v San Franciscu způsobilo mnoho škod na jedné z neživějších tepen městského centra, silně zatížené dálnici Embarcadero podél zátoky. Dálnici pak museli uzavřít. Tato významná dopravní trasa směřující do městského centra byla odstraněna jedním tahem pera, ale předtím, než byly plány na rekonstrukci staženy z rýsovacího prkna, bylo jasné, že město to pohodlně zvládne i bez ní. Její uživatelé rychle přizpůsobili své chování nové situaci a namísto poničené dvouúrovňové dálnice je tam dnes městský bulvár s tramvajovou dopravou, stromy a širokými chodníky. San Francisco v následujících letech pokračovalo v přestavbě dálnic na klidné městské ulice. Podobné příklady lze nalézt v oregonském Portlandu, wisconsinském Milwaukee a v korejském Soulu, kde demontáž rozsáhlého silničního systému

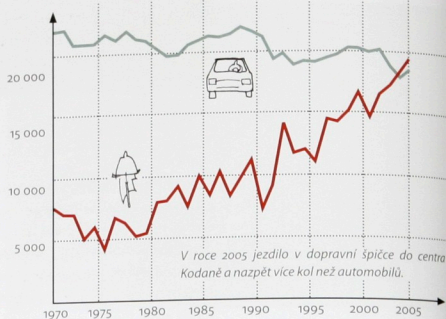
motivace pro cyklisty: příklad Kodaně

Dole: doprava do práce a do škol (a zpět) v Kodani (2008).



Kodan již po mnoha let podporuje cyklistický provoz. Sít dobrých cyklostezek je dnes pilířem bezpečného a efektivního alternativního dopravního systému. V roce 2008 připadlo na celkový počet lidí dojíždějících do zaměstnání a do škol 37 % cyklistů. Cílem je 50 %.

Rozvoj výrazné cyklistické kultury v Kodani je významným výsledkem mnohaleté práce při motivování lidí k tomu, aby jezdili na kolech. Jízda na kole se stala významnou součástí denního modelu aktivity pro všechny skupiny společnosti. Na kole jezdí denně více než 50 % obyvatel Kodaně.



lepší podmínky pro cyklisty – více cyklistů

Dalekosáhlé rozšíření možnosti pro jízdu na kole v New Yorku začalo roku 2007. Fotografie ukazují Devátou avenue na Manhattanu v dubnu a listopadu roku 2008 s novou „kodaňskou“ cyklostezkou navrženou tak, že parkující auta chrání cyklistický provoz. Ten se v New Yorku za pouhé dva roky zdvojnásobil.



omezila kapacitu i množství provozu. Roku 2002 zavedli v Londýně poplatek za vjezd vozidel do městského centra. Okamžitým výsledkem nového „mýta“ bylo osmnáctiprocentní snížení provozu na 24 km² centrální městské zóny. O pár let později provoz v této oblasti znovu narostl. Poté, co byl poplatek zvýšen z 5 £ na 8 £, opět zeslábl. Vjezd do města je regulován tímto poplatkem. Provoz se tím omezil a vybírané poplatky slouží ke zlepšení veřejné dopravy, která dnes vozí více cestujících. Vzor chování se změnil.⁶

Město Kodan měnilo strukturu své uliční sítě několik desetiletí, odstraňovalo jízdní pruhy a místa na parkování se záměrem vytvořit lepší a bezpečnější podmínky pro cyklistickou dopravu. Každým rokem byli obyvatelé města podporováni v tom, aby více jezdili na kolech. Celé město je dnes vybaveno efektivním a praktickým systémem cyklostezek oddělených obrubníky od chodníků a jízdních pruhů. Na městských křižovatkách jsou vyznačeny modré cyklopruhy spolu se zvláštními semafoři pro bicykly, kde se rozsvítí zelená šest sekund před automobily, aby se cyklisté mohli rozjet. To vše činí jízdu na kole podstatně bezpečnější. Vážně miněná motivace pro cyklisty se jasně projevila na vzorci dopravního chování.

Cyklopráva se v období let 1995–2005 zdvojnásobila a v roce 2008 ukázaly statistiky, že 37 % osobní dopravy do práce a do škol se uskutečňuje na kolech. Cílem je toto procento v nejbližších letech ještě výrazně zvýšit.⁹

Jakmile se zlepšily podmínky pro cyklisty, utváří se nová cyklistická kultura. Děti i senioři, lidé z byznysu i studenti, rodiče s malými dětmi, starostové i příslušníci královské rodiny jezdí na kolech. Jízda na kole se stala prostředkem k cestování po městě. Je rychlejší a levnější než jiné dopravní možnosti, je výhodná pro životní prostředí a prospívá osobnímu zdraví.



lepší městský prostor, více života ve městě: příklad Kodaně



Postupný proces, který započal roku 1962, rozšiřoval v Kodani oblasti bez automobilového provozu. Studie sledující život na veřejných prostranstvích z let 1968, 1986 a 1995 ukazují, že rozsah pobytových aktivit se za sledované období čtyřnásobně zvětšil. Čím více prostoru město nabídlo, tím více života to do města přivedlo.¹⁰ Vpravo nahoře: kodaňská ulice Strødet před změnou a po ní (1992); na ulici dostali přednost chodci. Vpravo: Nyhavn byl přeměněn na pěší zónu v roce 1980.



lepší podmínky pro městský život – větší oživení města

Nikoho nepřekvapí, že přímou souvislost mezi motivováním a vzorci chování můžeme také demonstrovat na pěším provozu a městském životě.

Mnoho starých měst vzniklo jako města pro pěší a některá jsou taková dodnes. Jsou to města, jejichž topografie automobilovou dopravu znemožňuje nebo jejich ekonomika a sociální síť jsou stále založeny na pěším provozu.

Mezi starými městy pro pěší mají zcela zvláštní postavení Benátky. Po celých tisíc let svých dějin fungovaly Benátky nepřetržitě jako město pro pěší.

Dokonce i dnes jsou Benátky jedním z mála měst na světě, kde je pouze pěší provoz, protože jejich úzké ulice a množství mostů přes kanály brání přístupu automobilů. Ve středověku byly Benátky jedním z největších a nejbohatších měst Evropy. Toto v kombinaci se skutečností, že město se po staletí přizpůsobovalo pěšimu provozu, dnes činí Benátky – jakožto model vhodný pro práci s lidským měřítkem – objektem zvláštního zájmu.

Kodaň – lepší městský prostor, větší oživení města

Benátky mají všechno: hustou městskou strukturu, krátké pěší vzdálenosti, nádherné členění prostoru, vysoký stupeň rozličného užívání, aktivní přízemí, skvělou architekturu a pečlivě navržené detaily – a to všechno v lidském měřítku. Po staletí nabývaly Benátky rafinovaný rámeček pro městský život a stále v tom pokračují – upřímně motivují k procházení.

Náštesti můžeme v současné době studovat výsledky výzvy k rozšíření pěšího provozu a oživení ve městech, kde předtím dominoval automobilový provoz a lidské měřítko bylo celé roky zanedbáváno. U mnoha takových měst se v nedávných desetiletích projevila snaha o to, aby se podmínky pěšího provozu a městského života zlepšily.

Zvláštní pozornost věnujme rozvoji v dánské Kodani a australském Melbourne, protože tato města nejenže systematicky zlepšovala podmínky pro oživení města a pěší provoz, ale tento rozvoj také zaznamenávala. Takže mohou doložit změny a růst městského života u každého provedeného kroku včetně toho, jaká zlepšení přinesl.

Po mnoha letech, kdy se prostor pro chodce neustále zmenšoval, byla Kodaň jedním z prvních evropských měst, která se na počátku šedesátých let odvážně chopila problému a začala omezovat automobilový provoz i parkování v městském centru, aby mohla znovu vytvořit lepší podmínky pro městský život.

Kodaňská tradiční hlavní třída Strøget byla proměněna na pěší promenádu už roku 1962. Našlo se tehdy hodně skeptiků. Cožpak může takový projekt tak daleko na severu opravdu uspět?

Po krátkém čase bylo jasné, že projekt získal větší úspěch a mnohem rychleji, než se vůbec očekávalo. Jen počet chodců v prvním roce vzrostl o 35%. Jít pěšky bylo pohodlnější, vytvořilo se místo pro víc lidí. Od té doby se přeměnily na pěší provoz další ulice a také mnohá parkoviště byla přebudována v náměstí, kde se usídlil veřejný život.

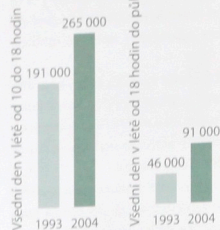
V období od roku 1962 do roku 2005 se rozloha věnovaná chodcům a městskému životu zvětšila sedmkrát: přibližně z 15 000 m² na dobrých 100 000 m².¹¹

Po celou tuto dobu monitorovali rozvoj městského života odborníci ze Školy architektury Královské dánské akademie výtvarných umění (School of Architecture, Royal Danish Academy of Fine Arts). Rozsáhlé analýzy v letech 1968, 1986, 1995 a 2005 dokumentují podstatnou změnu v oživení města. Množství prvků lákajících k procházce, k postání i posezení v městském veřejném prostoru mělo za následek pozoruhodný nový městský model: mnohem více lidí se zdržuje ve městě a chodí pěšky.¹²

Tento model z městského centra se nyní opakuje také v odlehlých čtvrtích, kde byly v předěšlých letech mnohé ulice a náměstí změněny z dopravních ostrovů na přívětivá náměstí pro lidi. Poučení z Kodaně je jednoznačné: jestliže budou ve městě vitáni spíše lidé než auta, zvýší se odpovídajícím způsobem také pěší provoz i městský život.

lepší městský prostor, více života ve městě: příklad Melbourne

Pěší provoz v Melbourne



V letech 1993–2004 probíhal v Melbourne rozsáhlý projekt zaměřený na zlepšení podmínek pro život ve městě. Studie z roku 2005 ukázala nárůst chodců o 39 % (od roku 1993) a trojnásobný počet lidí, kteří se ve městě na chvíli zdrželi. Zlepšení kvality posloužilo jako přírodní výzva k nárůstu aktivit ve městě.¹¹

Federation Square v Melbourne je jedním z nových dobře fungujících městských prostranství. Bylo do něj zahrnuto mnoho zanedbaných městských uliček a pasáží, aby se zhodnotil jejich prostor. Melbourne projevilo abduktivnější úsilí, aby přimělo své obyvatelé užívat vlastní město.



Melbourne – lepší ulice, více náměstí, více života ve městě

Kolem roku 1980 bylo vnitřní město v Melbourne indiferentní sádkou kanceláří a výškových budov bez života. Mělo přezdívku „donut“ (podle amerického koblíhu ve tvaru kroužku – pozn. překlad.), protože centrum zelo prázdnotou. Roku 1985 byl zahájen rozsáhlý urbanizační projekt revitalizace, který měl transformovat střed města na živý a atraktivní uzel pro více než tři miliony obyvatel. V letech 1993–1994 pak odborníci problémy městského centra analyzovali, zdokumentovali objem městského života a vypracovali ambiciózní program urbanistického zlepšení s výhledem do příštího desetiletí.

V dekadě 1994–2004 bylo provedeno impozantní množství těchto zlepšení. Počet bytových jednotek v městském centru vzrostl desetkrát a počet obyvatel z 1000 (1992) skoro na 10 000 (2002). Počet studentů zapsaných v centru města anebo v jeho nejbližším okolí se zvýšil o 67 %. Vznikla nová náměstí včetně architektonicky výrazného Federation Square, pro pěší provoz a pobyt lidí ve městě se otevřely malé pasáže, uličky a promenády podél řeky Yarra.¹²

Avšak nejpozoruhodnějším faktorem byl záměr povzbudit lidi k tomu, aby po městě chodili pěšky. Od svého založení bylo Melbourne typickým anglickým koloniálním městem se širokými ulicemi a pravidelnými bloky obytných domů. V urbanizační obnově se vedení města brzy rozhodlo udělat všechno pro to, aby lidé po ulicích města chodili pěšky. Rozšířily se chodníky, na nové dláždění byla použita místní bridlice a byl navržen systém nového městského mobiliáře z kvalitních materiálů. Přívětivý profil města provázela rozsáhlá „zelená“ strategie, která zahrnovala roční výsadbu 500 nových stromů, jež mají dotvářet charakter místa a zajistit stín na chodcích. Komplexní program „umění ve městě“ a promyšlené navržené noční osvětlení tak vytvářejí celistvý obraz města, které moudře a cíleně usluhovalo o pěší provoz a pobyt lidí. Dva velké průzkumy týkající se života na veřejných prostranstvích z let 1994 a 2004

Po přeměně New Road v anglickém Brightonu v pěší zónu vzrostl pěší provoz o 62 %, zatímco množství pobytových aktivit narostlo o 600 %. Fotografie ukazují New Road před úpravou a po ní v roce 2006.¹⁴





Řeka protékající druhým největším dánským městem Århus byla před rokem 1998 zakryta a ulice se používala jako hlavní dopravní tepna. Poté, co byla řeka znovu odkryta, se stal rekreační pěší areál kolem řeky Århus nejoblíbenějším místem ve městě. Ceny nemovitostí podél řeky patří také mezi nejvyšší ve městě.



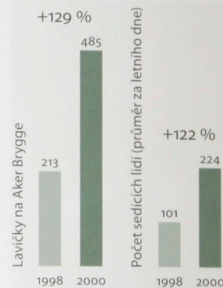
ukazují, že k významnému rozšíření pěšího provozu a pobytových aktivit došlo ruku v ruce s mnoha urbanistickými zásahy. Denní pěší provoz se ve centru Melbourne zvýšil o 39 %, zdvojnásobil se počet chodců během noci. Je zajímavé, že tento nárůst byl zjištěn nejenom v jednotlivých hlavních ulicích, ale v městském centru jako celku. Lidé se tam doslova hrnou. Rychle také ve městě vzrostly pobytové aktivity. Nová náměstí, široké chodníky a renovované pasáže nabízejí mnoho nových a atraktivních možností, aby se lidé v těchto místech zdržovali. Úroveň aktivit se v obvyčných pracovních dnech téměř ztrojnásobila.¹⁶

Výzkumy z Melbourne a Kodaně jsou mimořádně zajímavé, protože pravidelné průzkumy městského života prokázaly, že zlepšující se podmínky pro pěší provoz a pro městský život vedou jednoznačně k novým modelům využití i většímu oživení městského prostoru. V Melbourne i v Kodani – na úrovni měst – byla jasně doložena přímá souvislost mezi kvalitou městského prostoru a možnostmi městského života.

Jistě nikoho nepřekvapí, že úzká souvislost mezi užíváním městského prostoru lidmi, jeho kvalitou a mírou zájmu o lidské měřítko je obecným principem použitelným v jakémkoli rozsahu.

Podobně jako mohou města inspirovat k městskému životu, existuje množství příkladů, jak obnova jednotlivého prostoru, a dokonce i změna mobililáře a detailů může lidi inspirovat k úplně novému vzorci chování.

Ve třicátých letech byla v dánském městě Århus zasypána řeka a místo se změnilo v ulici pro automobilovou dopravu. V letech 1996–1998 pak urbanisté řeku odkryli a prostory podél otevřené vodní cesty byly upraveny jako pěší rekreační zóna. Od té doby jsou oblasti kolem řeky Århus nejčastěji využívaným venkovním prostorem ve městě. Přestavba se stala tak populární a ekonomicky úspěšná, že ceny budov kolem řeky vzrostly více než dvakrát. V důsledku toho se v roce 2008 otevřel další



Měřitelný efekt mají také mnohem skromnější nabídky. Poté, co se zdvojnásobil počet míst k sezení na ulici Aker Brygge v Oslo, sedává v této oblasti dvakrát více lidí.¹⁷

velký úsek řeky. Nový městský prostor a nově nabídnutá lákavá možnost vedly ke zcela novým vzorcům využití města.

I takové jednoduché změny, jako například zvýšení počtu laviček v přístavní ulici Aker Brygge v Oslo, významně proměňují vzorce užívání. Roku 1998 byly staré lavičky nahrazeny novými, jejichž kapacita k sezení byla víc než dvojnásobná (+129 %). Výzkumy z roku 1998 a 2000, před změnou a po ní, ukazují, že počet lidí, kteří v této oblasti poseďávají, se díky tomu zdvojnásobil, což je reakce na nové podmínky (+122 %).¹⁸

lidé ve městě – otázka lákavé nabídky

Závěr zní, že pokud město poskytne lepší městské prostory, jejich využití poroste. Je zřejmé, že to platí od rozsáhlých městských veřejných prostranství přes dílčí městské prostory až k jednotlivým lavičkám či sedadlům. Tento závěr je obecně platný také v různých kulturách a částech světa, v rozličných klimatických podmínkách i v různých ekonomických a sociálních situacích. Územní plánování může velmi ovlivnit vzorec využití v jednotlivých částech města. To, zda městský prostor láká lidi k pěší chůzi či k pobývání ve městě, je do značné míry otázkou pečlivé práce s lidským měřítkem a věci přitažlivé nabídky.



Každé léto je v Paříži uzavíena dálnice kolem řeky Seiny a mění se na „Pařížskou pláž“, na níž rychle zautočí tisíce Pařížanů, kteří právě na tuto atrakci čekají celou zimu.

dokumentování života ve městě je důležitým nástrojem pro městský rozvoj

lepší městské prostory, více městského života – města, městský prostor a detaily

Nutné aktivity jsou pevnou součástí každého dne, nejsou dobrovolné. Tady nemáme na výběr.



Volitelné aktivity jsou rekreační a zábavné. Rozhodujícím předpokladem pro tuto důležitou skupinu činností jsou městské kvality.



Společenské aktivity zahrnují všechny typy kontaktů mezi lidmi a probíhají všude tam, kde se lidé ve městě pohybují.



13 Město jako místo k setkávání

chizení znamená víc než jen chůzi!

Pojem „život mezi budovami“ zahrnuje rozmanité lidské aktivity, k nimž dochází při využívání veřejného městského prostoru: cílevědomou chůzí z jednoho místa na druhé, promenádu, krátké zastavení, dlouhé stání, prohlížení vykladních skříní, konverzaci a setkávání, cvičení, tanec, odpočinek, pouliční prodej, dětské hry, žebříání i pouliční zábavu.¹⁹

Chůze je začátkem, výchozím bodem. Člověk byl stvořen pro chůzi a všechny životní události se více či méně rozvíjejí, když chodíme mezi jinými lidmi. Život se před námi odvíjí v celé své rozmanitosti, když jsme na nohou.

V živých, bezpečných, udržitelných a zdravých městech jsou předpokladem pro městský život dobré podmínky pro chodce. Nicméně v širší perspektivě se vynoří množství hodnotných společenských a rekreačních příležitostí zcela přirozeně, právě když posilujeme život na nohou.

V průběhu mnoha let, kdy se s pěším provozem zacházelo především jako s formou dopravy, která patří do kompetence dopravního plánování, byl městský život včetně jeho hojných nuancí a příležitostí silně přehlížen a ignorován. Používaly se termíny jako „pěší provoz“, „proudý chodců“, „kapacita chodníků“ a „bezpečný přechod ulice“.

Ale chůze ve městech nabízí mnohem víc než jen prostou chůzi! Jde tam o přímý kontakt mezi lidmi a okolním společenstvím, čerstvý vzduch, čas trávený venku, radost ze života, zážitky a informace. A v jádru je chůze zvláštní formou komunikace mezi lidmi, kteří sdílejí veřejný prostor jako platformu a rámec.

tyká se to rovněž – a zejména – města jako místa setkávání

Při bližším pohledu na studii městského života, o nichž jsme se již zmínili, vidíme, že v každém městě, kde se zlepšily podmínky pro život na nohou, výrazně roste míra pěších aktivit. Také vidíme, že se dokonce zvyšuje růst společenských a rekreačních aktivit.

Jak už bylo řečeno, více cest přitahuje silnější provoz. Lepší podmínky pro cyklisty lákají více lidí k jízdě na kole; ovšem zlepšením podmínek pro chodce nepodporujeme pouze pěší provoz, ale také – a to je nejdůležitější – podporujeme městský život.

Můžeme tedy postoupit od diskuse o dopravních problémech k daleko širší, rozsáhlejší a významnější diskusi zaměřené na životní podmínky a možnosti lidí ve městě.



mnohotvárný městský život



Běžným znakem života v městském prostoru je všestrannost a spletnost činností, které se mnohdy překrývají a často přecházejí mezi cílevědomou chůzí, zastavením, odpočinkem, stáním a konverzací. Nepředvídatelné a neplánované spontánní akce jsou z velké části právě tím, co činí pohyb a pobyt v prostoru města tak zvláštně přitažlivým. Jdeme si svou cestou, a jak pozorujeme lidi a situace, inspiruje nás to k zastavení a k bližšímu pohledu, nebo dokonce k tomu, že zůstaneme či se připojíme.

Z pestré palety aktivit v městském prostoru vyplývá jasný základní vzor. Můžeme na ně nahlížet jednoduchým způsobem: seřadíme nejdůležitější kategorie do škály podle stupně jejich nezbytnosti. Na jednom konci této škály jsou cílevědomé nezbytné aktivity, to znamená ty, které lidé obecně musí vykonávat: chůze do práce a do školy, čekání na autobus, donáška zboží zákazníkovi. Tyto činnosti probíhají za všech okolností.

volitelné aktivity – za dobrých podmínek

Na druhém konci této škály jsou většinou rekreační, volitelné aktivity, které mají lidé rádi: procházejí se po promenádě, postávají a kochají se pohledem na město, posadí se a těší se z výhledu nebo pěkného počasí. Velká většina neatraktivnějších a nejoblíbenějších městských aktivit patří do této skupiny dobrovolných činností, pro něž jsou podmínkou kvalitní vlastnosti města.

Jestliže chůze nebo rekreaci znemožní venkovní podmínky, jako třeba sněhová bouře, vůbec nic se nestane. Jsou-li podmínky přijatelné, rozsah nezbytných činností roste. Pokud jsou podmínky pro pobyt venku dobré, lidé se věnují mnoha nezbytným aktivitám a roste také počet aktivit volitelných. Chodící jsou v pokušení se zastavit, těšit se z počasí, z místa a života ve městě. Anebo lidé vycházejí ven a zůstávají v městském prostoru. Před domy si vynesou židle a děti si hrají venku.

mnohostranný městský život většinou závisí na lákavosti nabídky

Klima se z pochopitelných důvodů považuje za důležitý faktor, co se týká rozsahu a charakteru venkovních činností. Je-li příliš chladno, horko nebo mokro, venkovní aktivity to omezuje nebo znemožňuje.

Dalším velmi důležitým faktorem jsou reálné hmotné kvality městského prostoru. K ovlivnění rozsahu a charakteru venkovních aktivit lze použít plánování a design. Motivace dělat venku ještě něco jiného než jen chodit by měla zahrnovat ochranu, bezpečnost, odpovídající prostor, mobiliář a vizuální kvalitu.

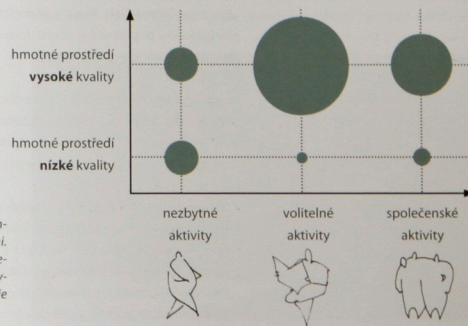
Studie tykající se městského života zdokumentovaly také velké možnosti, jak aktivně vyzvat lidi nejenom k tomu, aby chodili pěšky, ale i k tomu, aby se podíleli na mnohostranném a různorodém městském životě.

rozmanitý městský život – stará tradice a moderní městská politika

Města a urbánní oblasti mohou připravit půdu pro konkrétní aktivity. Po ulicích v centru Tokia, Londýna, Sydney a New Yorku lidé chodí: na nic jiného tam není místo. V prázdninových a turistických oblastech, kde se tráví volný čas a nejvyššími prioritami jsou potřeba a požitky, jsou lidé vybízeni, aby se procházeli a zastavovali. V tradičních městech, jako jsou Benátky, lidé přitahují mnohostranný a komplexní městský život – existují tam dobré podmínky pro pěší chůzi i zastavení. Odpovídající vzorce aktivit lze najít v Kodani, Lyonu, Melbourne i v jiných městech, velkých i malých, kde v nedávných desetiletích výrazně zlepšili podmínky pro život v městském prostoru. Pěší provoz vzrostl a rozšířilo se množství rekreačních, tedy volitelných aktivit.

souhra mezi městským životem a kvalitou městského prostoru. Příklad: New York

Ačkoliv v ulicích newyorského Manhattanu pěší provoz tradičně dominoval, v roce 2007 byl spuštěn rozsáhlý program na podporu větší mnohostrannosti městského života.³⁹ Základem byla myšlenka poskytnout



Grafické znázornění vztahů mezi venkovní kvalitou a venkovními aktivitami. Zvýšení venkovních kvalit posiluje především volitelné aktivity. Zvýšení úrovně aktivit pak podstatně povzbuzuje růst aktivit společenských.



V roce 2009 byla v New Yorku uzavřena Broadway pro dopravu na Times Square a Herald Square, což přineslo dalších 7000 čtverečních metrů klidného a důstojného prostoru pro městský život. Úroveň aktivit v nových prostorách byla pozoruhodná již od prvního dne.²¹ Times Square před proměnou a bezprostředně po ni.



lepší podmínky pro rekreaci a pro volný čas, jako doplněk k rozsáhlému účelnému pěšimu provozu. Na Broadway byly například rozšířeny chodníky, aby se vytvořilo místo pro kavárenské posezení i prostor pro zastavení, na Madison Square, Herald Square a Times Square bylo zřízeno mnoho nových úseků bez aut s četnými příležitostmi k posezení i chůzi. Ve všech těchto případech byly nové příležitosti hned přijaty. Téměř ze dne na den obohatila nová lákadla městský život a učinila jej daleko mnohstrannějším. Dokonce i v New Yorku je dnes zřejmá potřeba městského prostoru a lidé mají velký zájem podílet se více na městském životě, a také k tomu existuje více příležitosti a solidních pobídek.

Charakter a rozsah městského života dramaticky ovlivňuje kvalita městského prostoru. Tato souvislost je ještě zajímavější, když se podíváme na vztahy mezi aktivitami nezbytnými, volitelnými a důležitou skupinou aktivit společenských. Jestliže je městský život podporován, vytváří to předpoklady pro posílení všech forem sociálních aktivit v městském prostoru.

Společenské aktivity zahrnují všechny typy komunikace mezi lidmi v městském prostoru a vyžadují přítomnost jiných lidí. Jestliže v městském prostoru existuje aktivní život, dochází tam také k mnoha sociálním interakcím. Pokud je městský prostor bezútěšný a prázdný, nic se tam neděje.

Společenské aktivity, to je široké spektrum rozmanitých činností. Mnoho kontaktů (zrakových a sluchových) probíhá pasivně: pozorování lidí a toho, co se děje. Tato skromná a prostá forma kontaktu je vůbec nejrozšířenější sociální městskou aktivitou.

Aktivních kontaktů je více. Lidé si vyměňují pozdravy a hovoří se známými, s nimiž se potkali. Je tu příležitost se setkat a zastavit na kus řeči

hodně k vidění a důležité informace

„člověk je člověku největší radosti“

u stánku na trhu, na lavičce a všude tam, kde lidé čekají. Lidé se ptají na cestu, vyměňují si krátké poznámky o počasí nebo o tom, kdy pojedou další autobus. Někdy může z takového krátkého pozdravení vzejít mnohem širší kontakt. Diskutuje se o nových tématech a společných zájmech. Seznámení může zapustit kořínky. Klíčová slova jsou nepředvídatelnost a spontaneita. Mezi nejrozšířenější kontakty patří dětské hry, anebo hloučky mladých lidí, kteří se v městském prostoru „houfují“ a používají jej jako místo k setkávání.

A konečně existuje velká skupina více méně plánovaných společných aktivit: trhy, pouliční slavnosti, shromáždění, průvody a demonstrace.

Už tu byla zmínka o tom, že dívat se a poslouchat je činnost, která patří do největší kategorie sociálních kontaktů. Je to také forma kontaktu, kterou přímo ovlivňuje urbanistické plánování. Jak přitáhnout a získat lidi většinou určuje otázka, zda jsou městské prostory uspořádány tak, aby lidem poskytovaly příležitosti k setkávání. Tento problém je důležitý, protože pasivní vizuální a sluchové kontakty tvoří základ a odrazový můstek pro ostatní formy styků. Pozorováním a poslechem druhých, prožíváním v jejich blízkosti shromažďujeme informace o lidech a společnosti kolem nás. Tady je začátek.

Prožívání života ve městě je také obohacující a inspirující zábavou. Scéna se mění každou minutu. K vidění je toho dost: chování, tvář, barvy a city. Tyto zážitky mají vztah k jednomu z nejdůležitějších témat v lidském životě: k lidem.

Prohlášení, že „člověk je člověku největší radosti“ pochází z Hávamál, více než tisícileté islandské poemy Edda, která stručně popisuje lidské potěšení a zájem o jiné lidi. Není nic důležitějšího ani podmanivějšího.²²

Dokonce i malé děti se snaží ze svých kolébek vidět co nejvíce, a později, když se doma všude plazí, pokoušejí se dostat tam, kde se něco děje. Starší děti si nosí hračky do obývacího pokoje nebo do kuchyně,



Na celém světě se hosté pouličních kaváren obracjí čelem k městské atrakci číslo jedna: k městskému ruchu (Strasbourg, Francie).

„člověk je člověku největší radostí“



největší městská atrakce: lidé

radost ze života ve městě –
na výkresech architektů

město jako místo k setkávání –
v historické perspektivě

aby byly tam, kde je nějaký ruch. Když si hrají venku, není to vždycky na dětských hřištích nebo v místech bez dopravy, ale častěji na ulici, na parkovišti nebo před vchodovými dveřmi, kde se nacházejí „velcí“. Mladí lidé se shlukují u vchodu a na nárožích, aby společně sledovali události – a možná se i přidali.

Děvčata pokukují po chlapcích a opačně – a tak je to po celý život. Starší lidé sledují život a okolní dění ze svých oken, balkonů a laviček.

Celý život pocítujeme trvalou potřebu nových informací o lidech, o životě, o tom, jak se odvíjí, a o společnosti v okolí. Nové informace se získávají všude, kde jsou lidé – takže na veřejných městských prostranstvích jich najdeme hodně.

Studie z měst po celém světě osvětlují význam života a aktivit jako městské atrakce. Lidé se shlukují tam, kde se něco děje, a spontánně vyhledávají přítomnost jiných lidí.

Pokud by si lidé měli zvolit, jestli mají jít pustou, anebo živou ulici, většina z nich si vybere ulici, kde je život a něco se děje. Chůze bude zajímavější a budou se cítit bezpečněji. Studie z nákupních ulic v centru Kodaně ukazují, jak dění, události i staveniště, kde můžeme pozorovat lidi, kteří něco předvádějí, hrají na hudební nástroje nebo staví domy, přitahují daleko víc lidí. Ti se loudají kolem a pozorují spíše toto než obchody podél průčelí budov. Studie laviček a sedaček v městském prostoru shodně ukazují, že sezení s nejlepším výhledem na městský ruch se využívá mnohem častěji než to, kde se žádný výhled na jiné lidi nenabízí.²³

Rozmístění a využití židlí v kavárně vypráví podobný příběh. Nejvýznamnější atrakcí pouličních kaváren byl vždycky chodník, tedy výhled na život ve městě. Pevná většina kavárenských židlí je rozmístěna podle toho.

Nic neprezentuje halasněji „život mezi budovami“ jako atrakci než-li architektonický výkres. Bez ohledu na to, zda se s lidskou dimenzí zachází pečlivě, nebo je naopak v projektech úplně přehlížena, jsou kresby plné radostných a šťastných lidí. Lidé zobrazení na výkresech dodávají projektům auru štěstí a přitažlivosti, a vysílají tak signál o hojnosti dobrých lidských kvalit v projektech, a to bez ohledu na to, zda tomu tak je. Je zřejmé, že lidé jsou největší lidskou potěchou – alespoň na výkresech.

V průběhu celé historie fungoval městský prostor jako místo k setkávání obyvatel na mnoha úrovních, jako shromaždiště. Lidé se potkávali, vyměňovali si novinky, sjednávali obchody, zařizovali svatby – pouliční umělci bavili ostatní a nabízelo se zboží ke koupi. Lidé se účastnili městských událostí, velkých i malých. Pořádaly se průvody, předváděla se moc, slavnosti i tresty se odehrávaly veřejně – všechno se provádělo veřejnosti plně na očích. Město bylo shromaždištěm.

pod tlakem automobilové invaze
a modernistické plánovací
ideologie

zanedbaná města – zrušení
městského života!

město jako místo setkávání –
v 21. století

Na jihu USA jsou široce rozšířeným
jevem města postrádající obyvatel.
Chodit to vzdali, městský život zanikl
a všechno se musí zařítit jedině autem
(Clarksdale, Mississippi).

Městský prostor fungoval jako důležité společenské shromaždiště i ve dvacátém století, dokud nevítežily plánovací ideály modernismu a ne-nasly společnou řeč s automobilovou invazí. Diskuse o „životě a smrti“ ve městech, kterou v roce 1961 vyzývavě rozvířila kniha Jane Jacobsové, se z velké části zabývá postupným zhroutilím možnosti městského prostoru, který by měl i nadále sloužit jako místo k setkávání.¹⁴ Třebáže diskuse od té doby stále pokračuje, na mnoha místech dál dochází k vytěšňování života z městského prostoru.

Dominantní plánovací ideologie vyloučily městský prostor a městský život jako přežitý a nepotřebný. Plánování bylo pevně podřízeno myšlence rozvoje racionálního a efektivního uspořádání pro nezbytné aktivity, zvyšující se automobilová doprava vyhnala městský život ze scény a pěší dopravu naprosto zneemožnila. Obchod a služby byly převážně soustředěny do velkých krytých nákupních center.

Výsledky těchto trendů můžeme vidět v mnoha městech, zvláště na jihu USA. V mnoha případech lidé města opustili a je většinou téměř nemožné dostat se do různých městských zařízení bez auta. Chodit, městský život a město jako místo setkávání, to vše bylo zrušeno.

V nedávných letech prudce vzrostl přístup k nepřímým informacím a kontaktům. Televize, internet, e-mail a mobilní telefon nám dovolují v nebyvalém rozsahu a snadno kontaktovat lidi na celém světě. Čas od času se objeví otázka: Obstojí nyní funkce městského prostoru jako místa setkávání před řadou elektronických možností?

Rozvoj městského života v uplynulých letech naznačuje úplně jiný obraz. Nepřímé kontakty a proud obrazů popisujících, co ostatní zažili na jiných místech, nekonzurují životu ve veřejném prostoru – ten lidí spíše



Na postupu jsou nové nepřímé formy komunikace. Bezprostřední mezilidská setkání mohou podporovat, ale nenahradí je.



stimuluje k tomu, aby se přidali a hráli aktivní osobní roli. Přiležitost být tam osobně, setkat se tváří v tvář, překvapivý a nečekaný charakter zážitků, to jsou kvality, které se vážou k městskému prostoru jako k místu setkávání.

Je zajímavé si povšimnout, že ve stejných desetiletích, v nichž městský život prošel pozoruhodnou renesancí, byla jako nástroj kontaktu zavedena elektronika. Potřebujeme obě možnosti.

Mnohé sociální změny, zvláště v nejbohatších částech světa, se mají vysvětlit zvýšeným zájmem o pobyt v městském veřejném prostoru. Dlouhověkost, dostatek volného času a lepší ekonomické podmínky obecně dovolují věnovat více času i prostředků na odpočinek a zábavu.



Procházka po městě nabízí jak přímé zážitky pro všechny smysly, tak mimoriadně atraktivní příležitosti k výměně úsměvů a letmých pohledů (Robson Street, Vancouver, Kanada).



Veřejný prostor má výrazný sociální význam jako fórum pro výměnu myšlenek a názorů.



V roce 2009 polovinu kodaňských domácností obývala pouze jedna osoba.²⁵ S tím, jak se zmenšuje domácnost, zvyšuje se potřeba sociálních kontaktů mimo domov. Výsledkem četných změn ve způsobu řízení společnosti i ekonomiky je skutečnost, že stále více lidí žije osamocnějším životem v soukromém rezidenci, v soukromém automobilu, se svými vlastními domácími spotřebiči a v soukromých kancelářích. V této situaci vidíme stabilně rostoucí zájem o posílení kontaktů směrem ke svobodné občanské společnosti.

Tyto nové příležitosti a potřeby většinou vysvětlují neuvěřitelný nárůst využívání městského veřejného prostoru, což je zřejmé ve všech městech, která v minulých letech pracovala na oživení motivaci pro městský život.

město jako místo setkávání –
v společenské perspektivě

Veřejný demokraticky řízený městský prostor poskytuje přístup a příležitost k sebevýjádření všem skupinám společnosti i volnost pro menší nové aktivity, a to v daleko větší míře než soukromá obchodní centra.

Spektrum aktivit a aktérů demonstruje možnosti veřejného městského prostoru, jak obecně posílit sociální udržitelnost. Pro všechny sociální skupiny má značnou hodnotu, že se na cestě za svými každodenními záležitostmi – bez ohledu na věk, příjem, status, náboženství nebo etnický původ – mohou potkávat v městském prostoru tvář v tvář. Je to dobrý způsob, jak předat každému obecně informace o složení a univerzalitě společnosti. Také to lidem dodává větší pocit bezpečí a důvěru, že praxe společných lidských hodnot hraje roli v mnoha různých souvislostech.

Noviny a televize jasně reprezentují opak této příležitosti, tedy zažití každodenní život ve městě z první ruky. Informace těchto médií se zaměřují především na zprávy o nehodách a útocích a prezentují zkreslený obraz toho, co se vlastně ve společnosti děje. V atmosféře takového druhu převládají hrubá zobecnění a strach.

demokratický rozměr

město jako místo setkávání –
malé příležitosti a velké
perspektivy

města od lidí a pro lidi

Je zajímavé si povšimnout, že strategie v prevenci kriminality zdůrazňuje posílení veřejného prostoru tak, aby se setkávání lidí z různých společenských skupin stalo obvyklou praxí každodenního života. Blízkost, důvěru a vzájemný ohled můžeme považovat za přímý protiklad zdí, bran a častější policejní přítomnosti v ulicích.

Pravidla hry v městském veřejném prostoru jsou určována veřejnými zájmy, a pomáhají tak lidem zajistit příležitosti k výměně osobních, kulturních a politických myšlenek.

Význam městského prostoru je potvrzen v Prvním dodatku k Ústavě Spojených států, který pro své občany stanoví svobodu projevu a právo na shromažďování. Tento význam také zdůrazňují časté zákazy shromažďování, které na městských prostranstvích nařizují totalitní režimy.

Městské prostory jako otevřená a lidem dostupná styčná plocha poskytují významnou scénu pro velké politické mítinky, demonstrace a protesty, a stejně tak pro ménější aktivity, jako je sbírání podpisů, rozdávání letáků či inscenování happeningů.

Sociální udržitelnost, bezpečnost, důvěra, demokracie a svoboda slova jsou klíčovými pojmy pro popis společenských perspektiv spjatých s městem jako s místem setkávání.

Život v městském prostoru zahrnuje vše: od letmých pohledů přes drobné příhody až k největším kolektivním manifestacím. Procházka veřejným městským prostorem může být sama o sobě cílem, ale také začátkem.

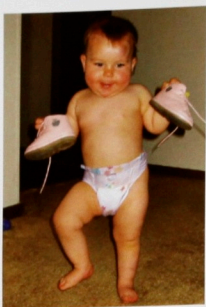
Znovu dobytý městský prostor v Kodani, Melbourne a New Yorku, na rozdíl od městského prostoru v Benátkách, nereprezentuje nostalgickou tradiční idylu. Jsou to současná města se solidní ekonomikou, velkou populací a rozmanitými městskými funkcemi. Pozoruhodné na nich je, jak odrážejí rostoucí porozumění pro to, že města musí být navrhována tak, aby vybizela k pěšímu provozu a městskému životu. Tato města uznávají význam pěšího provozu a cyklistiky pro udržitelnost a zdraví společnosti a berou na vědomí význam města jako atraktivního, neformálního a demokratického místa pro své obyvatele ve dvacátém prvním století.

Těměř po padesáti letech, kdy se na lidskou dimenzi nebral ohled, máme tady na začátku jednadvacátého století naléhavou potřebu a rostoucí ochotu znovu tvořit města pro lidi.



2

Lidské smysly
a lidské měřítko



Zákazník: lineárně, frontálně a horizontálně kráčející lidská bytost s maximální rychlostí pohybu 5 km za hodinu (Laura ve věku jednoho roku).



lineárně, frontálně a horizontálně orientovaný savec kráčí po rovině maximální rychlostí 5 km za hodinu



Základními elementy městské architektury jsou prostor pro pohyb a prostor pro zátěž. Ulice odpovídají lineárnímu pohybovému vzorci chůze a náměstí zornému poli (Stone Town na Zanzibaru v Tanzánii a Ascoli Piceno v Itálii).



Toto městečko se uhnízdilo v zátoce jako rohová pohovka v obývacím pokoji. Zezadu je kryté a scenerie má lidské měřítko. Je to dobré místo k životu – tady je dobře i městu (Portofino, Itálie).

2.1

Lidské smysly a lidské měřítko

Při navrhování měst pro lidi jsou přirozeným výchozím bodem lidský pohyb a lidské smysly. Poskytují totiž biologický základ pro aktivity, chování a komunikaci v městském prostoru.

Městský chodec dvacátého prvního století je výsledkem evoluce trvající miliony let. Člověk se vyvinul pro pomalou chůzi na nohou a lidskému tělu je vlastní přímočará orientace.

Naše chodidla nám umožňují snadnou chůzi nebo běh kupředu, obtížnější je však pro nás pohyb dozadu nebo do stran. Naše smysly jsou také uzpůsobeny k tomu, aby podporovaly pomalý pohyb kupředu na převážně horizontálních plochách.

Naše oči, uši a nos jsou nasměrovány kupředu, aby pomáhaly vycítit nebezpečí, ale i příležitosti nacházející se před námi. Tyčinky a čípky ve světločivné vrstvě našich očí jsou organizovány tak, aby odpovídaly našemu zornému poli horizontálně spojenému se zemským povrchem.

Dobře vidíme dopředu a periferně do stran, do jisté míry dolů a o něco hůř nahoru. Také naše paže jsou přizpůsobeny k pohybu vpřed, jsou umístěny tak, abychom se něčeho mohli dotýkat nebo odstrkovat větve z cesty. Homo sapiens je tedy lineárně, frontálně a horizontálně orientovaný vzpřímený savec. Chodníky, ulice a bulváry jsou místa pro lineární pohyb a jejich rozvrh vychází z pohybového systému člověka.

Jedním z nejpamatnějších okamžiků v životě je den, kdy se dítě poprvé postaví a začne chodit. Je to okamžik, kdy začíná opravdový život.

A toto je náš zákazník, chodec se všemi svými vlastnostmi, potenciálem i limity. Základem je pracovat s lidskými měřítky, tím poskytujeme chodcům dobré městské prostory, které odpovídají možnostem i omezením lidského těla.

vzdálenost a vnímání

Americký antropolog Edward T. Hall ve svých knihách *The Silent Language* (1969) a *The Hidden Dimension* (1966) podal skvělý přehled historie lidské evoluce a představil lidské smysly, jejich funkce a význam.

Vývoj smyslových orgánů je spjat s historií evoluce a smysly lze jednoduše rozdělit na distanční – zrak, sluch a čich – a kontaktní – hmat a chuť, které souvisejí s kůží a svaly, a tedy schopností pocítovat chlad, horko a bolest, konzistenci a tvar. Při vzájemném lidském kontaktu hrají smysly důležitou roli právě v souvislosti s rozličnými vzdálenostmi.



Člověka rozeznáme na sto metrů a čím více se vzdálenost zkracuje, tím více detailů rozeznáváme. Skutečné poznávání však nastává až ve vzdálenosti menší než deset metrů a komfortnější jsou ještě kratší vzdálenosti, kdy můžeme zapojit všechny naše smysly.²

Naším nejrozvinutějším smyslem je zrak. Na velkou vzdálenost pozorujeme jinou lidskou bytost nejprve jako nezřetelný tvar. V závislosti na pozadí a světelných podmínkách rozpoznáme člověka od zvířete nebo keře na vzdálenosti 300 až 500 metrů.

Když se však vzdálenost zmenší asi na 100 metrů, rozeznáme v hrubých obrysech pohyb a řeč těla. Pohlaví a věk dokážeme identifikovat, když se chodec přiblíží. Známého člověka obvykle poznáme na vzdálenost 50 až 70 metrů. Na tuto vzdálenost rozeznáme barvu vlasů a charakteristickou řeč těla. Z odstupů 22 až 25 metrů zjistíme výraz tváře a převládající emoce. Je ten člověk šťastný, smutný, rozrušený nebo vzteklý? Při dalším přiblížení se zvyšuje množství viditelných detailů, pohled se zaměřuje na horní část těla a nakonec jenom na část obličeje. Zatím byl ten přibližující se člověk dlouho mimo doslech. Z padesáti až sedmdesátimetrové vzdálenosti slyšíme volání o pomoc. Na 35 metrů probíhá jednostranná hlasitá komunikace z kazatelny, jeviště nebo od pultiku v posluchárně. Ve vzdálenosti 20 až 25 metrů lze vést hovor, ale opravdová konverzace není možná, dokud nejsou lidé nejméně

sociální zorné pole

sedm metrů od sebe. Až v kratší vzdálenosti v rozsahu od sedmi do půl metru začíná detailnější a „artikulovanější“ konverzace.³

Jak se vzdálenost zmenšuje, zapojují se také ostatní smysly. Cítíme pach potu nebo vůni parfému, zaznamenáváme teplotní rozdíly na kůži. Při komunikaci to má svůj význam. Zblízka hrají svou roli červenání a afektované pohledy. Fyzické efekty a doteky se ovšem řadí spíše do intimní sféry.

Shrme nyní tyto poznatky týkající se vzdálenosti, smyslu a komunikace v konstatování, že ve vzdálenosti od 100 přibližně do 25 metrů vidíme jen velmi málo toho, co se děje. Když se však vzdálenost zkracuje, vnímáme více detailů a intenzita komunikace metr po metru rychle narůstá. A nakonec, ve vzdálenosti od sedmi metrů, se do komunikace zapojují všechny naše smysly, všimáme si všech detailů a máme nejinzitivnější zážitek.

V kontextu městského plánu, kde jsou vztahy mezi smysly, komunikací a dimenzemi důležité, hovoríme o sociálním zorném poli. Limitem tohoto pole je stometrová vzdálenost, bod, z něhož už můžeme rozoznat lidi v pohybu.

Jiný takový výrazný práh se nachází ve dvaceti pěti metrech, kdy už začínáme rozpoznávat emoce a výraz obličeje. Není tedy nic překvapivého na tom, že tyto dvě vzdálenosti jsou klíčem k mnoha fyzickým uspořádáním, kde je kladen důraz na pozorování lidí.⁴

sledovat dění

Se stometrovou vzdáleností se také setkáváme v arénách postavených pro diváky takových událostí, jako jsou koncerty, přehlídky a sportovní utkání. Pro sledování atletických a jiných sportovních zápasů, kdy pozorovatel potřebuje sledovat nejen celou situaci, ale také míč, sportovce a pohyb, jsou nejvzdálenější sedadla zhruba ve sto metrech od středu hřiště.

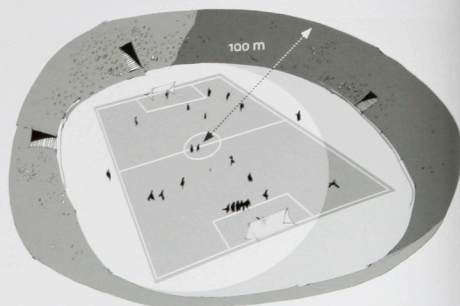
Arény se navrhují tak, aby postupně na sezení byly nad herní plochu. Diváci tedy hledí trochu shora, což při sportovních událostech obvykle nepředstavuje problém, protože hlavní činnosti jsou samy o sobě významnou částí celé atrakce. Také vstupenky se prodávají podle toho, jak daleko jsou sedadla vzdálená od magické hranice kolem sta metrů, tedy ze vzdálenosti, při níž lze pozorovat pohyb člověka.

Tato stometrová vzdálenost je zároveň horní hranicí pro to, kolik lidí se do arény vejde. I ty největší stadiony mohou pojmout jen omezený počet diváků, což představuje maximálně 100 000 sedadel, jako v barcelonské aréně Nou Camp (98 772 diváků) nebo na Olympijském stadionu v Pekingu (91 000 diváků).

Mluvíme o vysoce účinné stometrové „sledovací ploše“, biologickým limitu omezujícím tato zařízení. Jestliže chceme zvýšit množství diváků, musíme zvětšit to, co sledují. Na rockových koncertech se zvětší obraz na velkých obrazovkách, které jsou přizpůsobeny diváckému

sledovat dění

Schopnost vidět lidi ve vzdálenosti do 100 metrů se odráží v rozměrech prostoru pro sportovní publikum.



prostoru, a zesiluje se zvuk. V kinech typu drive-in se filmy promítají na obrovské plátno, takže diváci mohou sledovat projekci z hodně velké vzdálenosti.

prožívání emocí

Na druhou prahovou hodnotu – 25 metrů – narazíme v divadlech a operních domech, kde diváci sledují výraz obličejů, dobře artikulovaný zpěv a jevištní konverzaci. V divadle i v opeře má primární význam komunikace, která evokuje náladu a emoce. Musí být vidět na tváře a musí být slyšet změny vokálů.

Když se po světě podíváte na divadla a operní domy, zjistíte, že kritická vzdálenost mezi jevištěm a nejbližšími sedadly se blíží spíše 35 metrům než dvaceti pěti. Je to proto, že divákova pozornost je posílena o řeč těla herců, líčení a hlasovou projekci. Líčení akcentuje a zesiluje grimasy, pohyb těla je úmyslně zdůrazněn, řeč těla se stává „divadelní“, promluvy jsou artikulačně modulovány a zesíleny. Známý je „jevištní šepot“, který lze slyšet až ve vzdálenosti 35 metrů. Všechny tyto triky poskytnou divákům silný emoční prožitek z představení, třebaže se nacházejí až ve vzdálenosti 35 metrů. To je ovšem hranice možnosti.

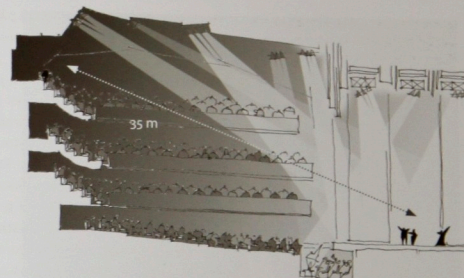
Divadla a operní domy mají sedadla uspořádána do výšky a po stranách, aby se zvýšila kapacita hlediště. Přizemní sedadla bývají doplněna balkony v prvním, druhém, či dokonce ve třetím pořadí. Magických pětaticet metrů je však společným jmenovatelem, který nám umožňuje cítit a vnímat.

budete mít takové zážitky, jaké si zaplatíte

Ačkoliv se do divadelního prostoru vejde určité množství diváků, kvalitata zážitků se výrazně liší a tento rozdíl se promítá do ceny vstupenek. Nejdražší vstupenky jsou na sedadla uprostřed hlediště – co neblíže jevišti, v prvních řadách přizemí a balkonu. Z těchto sedadel divák sleduje představení přímo před sebou, víceméně z očí do očí. Nejsilnější zážitky bývají právě zde. Ve vzdálenějších řadách jsou sedadla levnější,

prožívání emocí

Jestliže reflektory osvětlují spíše emoce než pohyb, stává se 35 metrů magickým číslem. V divadlech a operních domech celého světa je to největší vzdálenost, z níž jsou ještě čitelné výrazy obličejů a je srozumitelná řeč a píseň.

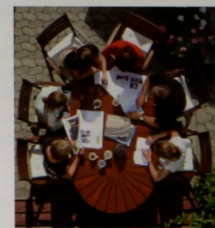


protože zážitek není tak intenzivní, ačkoliv představení se stále odehrává vpředu a v úrovni očí. Na sedadlech výše a dál a více po stranách je představení vzdálenější a výhled méně pohodlný. Ceny vstupenek jsou také nižší. A konečně tu máme nejnižší sedadla na nejvyšších balkonech a po stranách hlediště. Z těchto sedadel ve skutečnosti představení sledovat nemůžete, vidíte jenom paruky a schémata, v kterých se herci pohybují. Majitelé těchto vstupenek slyší herecké výstupy a mají dobrý výhled do stran.

Divadelní sedadla a cena vstupenek nám sdělují něco důležitého o našem smyslovém aparátu a lidské komunikaci. Klíčová slova pro nejatraktivnější sedadla jsou: blízkost, čelní pohled a stejná úroveň. Klíčová slova pro méně atraktivní sedadla jsou: větší vzdálenost a pozorování ze strany. Nejméně atraktivní je pohled z výšky; z této perspektivy vidí divák vzdálené výjevy, ale určitě ne tváře a emoce.

měřítko, smysly a dimenze městského prostoru

Sociální zorné pole přibližně ve 100 metrech se také odráží ve velikosti většiny náměstí ve starých městech. Stometrové vzdálenosti umožňují divákům, aby se postavili do rohu a měli základní přehled o tom, co se



Náš zrak se vyvinul tak, aby nám umožnil dívat se a interpretovat, co se děje na úrovni před námi. Když se díváme na lidi a události shora nebo zdola, je pro nás obtížnější chápat podstatu informace.

na náměstí děje. Když postoupíte pár kroků do prostoru náměstí, v šedesáti až sedmdesáti metrech začnete rozpoznávat lidi, a tak můžete vidět, kdo je na náměstí přítomen.

Mnohá stará náměstí v Evropě jsou založena právě v těchto dimenzích. Náměstí jsou zřídka větší než 10 000 m², většina z nich má 6–8000 m² a mnohá jsou spíše menší. Jestliže se podíváme na rozměry, vzdálenosti nad 100 metrů nejsou časté, běžnější jsou délky 80–90 metrů. Šířky se liší, a to od náměstí, která jsou geometrickým čtvercem, až k náměstím, která mají obdélníkový tvar a míry mohou být 100×70 metrů. Na náměstí této velikosti jsou vždycky vidět nějaké aktivity. Když jdete takovým náměstím, spatříte většinu tváří už po pětadvaceti metrech, a tak máte možnost pozorovat výraz obličejů a jejich detaily. Dimenze prostoru nabízejí nejlepší ze dvou světů: přehled a detail.

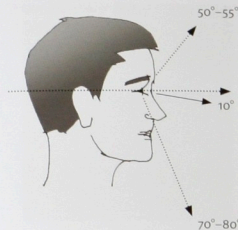
Hlavní náměstí Piazza del Campo v toskánském městě Siena zabírá rozlehlý prostor. Na straně s městskou radnicí je náměstí nejdéle – 135 metrů – a 90 metrů má na opačné straně. Rada sloupků po obvodu vytváří nový prostor o magickém stometrovém rozměru – zážitkově vzdálenosti. Střed náměstí, které je vpadlé jako hluboká mísa, nabízí nádherný pohled a místo pro aktivity. Sienské Campo ukazuje, že i velké prostory mohou mít lidské dimenze, ovšem za předpokladu, že jsou pečlivě navrženy.

náměstí – místo pro pobyt i aktivity dimenzované tak, aby odpovídalo schopnostem lidských očí

V předchozí části byly popsány chodníky a ulice jako prostory pro pohyb utvořené v přímém vztahu k lineárnímu pohybu lidských nohou; náměstí jako prostorové tvary se odpovídajícím způsobem vztahují k lidským očím a jejich potenciálu zachycovat události v dosahu 100 metrů. Zatímco ulice signalizují pohyb: „pokračujte, prosím“, náměstí vybízejí k pobytu. Zatímco prostor k pohybu říká: „jdi, jdi, jdi“, náměstí miní „zastav se a dívej se, co se tu děje“. V historii plánování měst zanechaly nohy a oči své nesmazatelné znamení. Základními stavebními kameny urbánní architektury jsou pohybový prostor: ulice, a zážitkový prostor, čili náměstí.

Již jsme se zmínili, že cena vstupenek do divadla se zásadně mění, když představení nelze sledovat na úrovni očí – pohled z nejvyššího balkonu bývá většinou neoblíbený. Vysvětlení spočívá ve vývoji lidského horizontálního smyslového aparátu. Když se měnil zrak, ostatní smysly a tělo se adaptovaly na situaci, kdy se lidé pohybovali lineárně a horizontálně rychlostí chůze. Dříve v naší historii bylo pro chodce důležité detekovat nebezpečí a nepřátele číhající vpředu a zpozorovat na cestě před sebou trny a škorpiony. Rozhodující bylo také dávat pozor na to, co se děje po obou stranách cesty.

Oči musely vidět jasně a přesně přímo dopředu a na značnou vzdálenost. A protože jsou tyčinky a čípky ve světločivné vrstvě organizovány



Náš zrakový orgán se vyvinul tak, aby nám umožňoval chůzi po horizontální rovině. Nehledíme příliš nahoru a jenom o něco víc se díváme dolů, když se chceme vyhnout překážkám na cestě. Navíc obvykle při chůzi skláníme hlavu o 10 stupňů.³

Nízké budovy jsou v souladu s lidským horizontálním smyslovým aparátem, ale vysoká stavba nikoli (Bo01 a Turning Torso, Malmö, Švédsko).

Způsob, jakým je před obchodem vystavena zelenina, sám o sobě vypovídá o zorném poli člověka.



horizontálně, umožňují nám vidět pohyb dál v zorném poli kolmo na směr chůze.

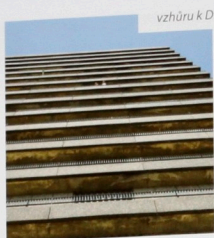
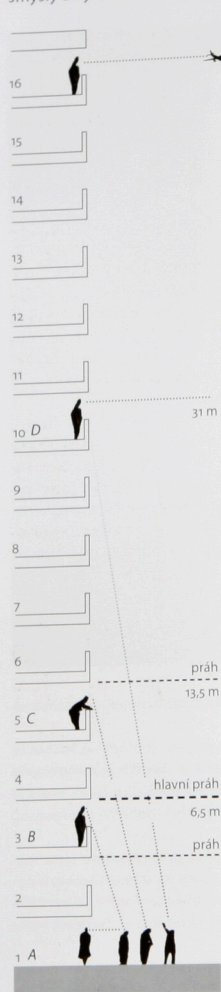
Naše vidění dolů a nahoru se však vyvinulo velmi odlišně. Podívat se dolů, když je důležité vidět, kam šlapeme, mohou lidé až 70–80 stupňů pod horizont. Pohled nahoru, kde jsme v pozdějších fázích evoluční historie měli jen málo nepřátel, před nimiž bylo třeba mít se na pozoru, je omezen 50–55 stupni nad horizont.

Pokud se potřebujeme zaměřit na něco, co se děje podél cesty, můžeme navíc rychle otáčet hlavou ze strany na stranu. Chceme-li posoudit situaci přímo na cestě, je snadné hlavu sehnout – i při normální chůzi vlastně obvykle skláníme hlavu o deset stupňů. Zvednout hlavu nahoru je mnohem obtížnější.⁶

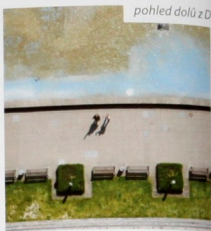
Naše smysly a náš pohybový aparát vykreslují jasný obrázek extrémně ostražitého chodce, který se dívá dopředu a dolů, ale má jen

horizontální smyslový aparát

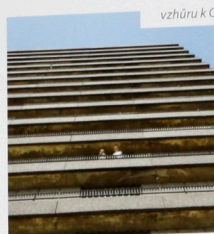
smysly a vysoké budovy



vzhůru k D



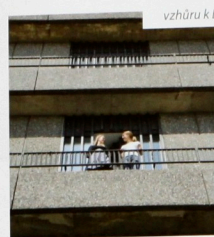
pohled dolů z D



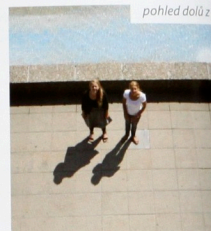
vzhůru k C



pohled dolů z C



vzhůru k B



pohled dolů z B



výhled na A



pohled z A

Vlevo: Smysluplný kontakt mezi budovou a ulicí je možný jen z pěti nejnižších podlaží vícepatrové budovy. Kontakt s městem se rychle ztrácí nad pátým patrem, s kontaktním rozhraním, které se mění na dálkové výhledy, mraky a letadla.

omezené zorné pole směrem nahoru. Skrývat se ve stromech byl dobrý nápad. Divat se dolů je snadné, ale divat se nahoru, to je jiná věc, máme doslova pravitko v krku.

Tato souhrnná zpráva o našem horizontálním smyslovém aparátu je klíčem k tomu, jaké máme zkušenosti s prostorem, například kolik z budov chodí zaznamenají, když jdou po ulici kolem nich. A přirozeně to má také dopad na zkušenost z nízkých a vysokých budov v městech. Horní patra vysokých budov lze pozorovat jen v odstupu, nikdy ne zblízka.

Události, které se uskuteční v městském prostoru, v oknech a dveřích přízemních podlaží, lze pozorovat až do vzdálenosti 100 metrů. V takovém případě přicházíme blíž a všemi smysly se snažíme je zaznamenat. Na ulici často jen s obtížemi prožíváme události, které se odehrávají výše v budovách. Pokud se něco odehrává ve výšce, hůr na to vidíme. Musíme couvat stále víc dozadu, abychom měli výhled, vzdálenosti se zvětšují a to, na co se díváme, se zmenšuje. Křik a gestikulace nepomáhají. Kontakt mezi přízemím a vysokou budovou se vytrácí nad pátým patrem.⁷

Komunikace mezi vysokými budovami a jejich okolím je výborná ze dvou nižších pater a je možná ze třetího, čtvrtého a pátého patra. Můžeme odtud pozorovat městský život, zaznamenáme hovor, křik a pohyby rukou. Jsme stále součástí života ve městě. Nad pátým poschodím se však situace zásadně změní. Není možné rozpoznat detaily, lidi v přízemí nelze rozeznat ani kontaktovat. Byty a kanceláře nad pátým patrem se logicky stávají oblastí úřadů řídicích leteckou dopravou. V žádném případě však už nepatří k městu.





Při chůzi máme čas divat se na tváře a detaily (Piazza Navona, Řím, Itálie). Mnoha detailů si lze povšimnout také při jízdě na kole (18 km za hodinu) nebo při běhu (12 km za hodinu).



vnímání a rychlost – tvor
uzpůsobení k rychlosti 5 km
za hodinu zvládné také
patnáctikilometrovou rychlost

Náš smyslový aparát a systémy pro interpretaci smyslových vjemů jsou přizpůsobeny chůzi. Když kráčíme, je naše obvyklá rychlost čtyři až pět kilometrů za hodinu a máme čas se divat, co se děje před námi, i na místo, kam klademe chodidla. Když někoho potkáme, spatříme ho už ve vzdálenosti jednoho sta metrů. A než se k sobě přiblížíme a setkáme se tváří v tvář, zabere to 60 až 70 sekund. Během této doby roste objem přijímaných informací a my máme dost času na to, abychom mohli posoudit situaci a mohli na ni reagovat.

Při běhu (10–12 km/h) stále přijímáme a zpracováváme smyslové vjemy, a získáváme tedy odpovídající úroveň kontroly nad situací, ovšem z předpokladu, že cestu nekomplikují překážky a okolí je odpovídajícím způsobem snadno čitelné. Je pozoruhodné, že zážitek z běhu

v podstatě odpovídá jízdě na kole průměrnou rychlostí 15–20 km za hodinu. Také při jízdě na kole máme dobrý smyslový kontakt s okolím a jinými lidmi.⁸

Pokud cestu ztěžují překážky a obraz souvislosti je příliš komplikovaný, běh nebo jízda na kole se zpomaluje, protože jinak bychom neměli čas se divat, chápat a reagovat. Zpomalujeme až k pětikilometrové rychlosti, abychom se zmocnili obrazu souvislosti vcelku i v detailech.

Dobrym příkladem toho, jak důležitá je nízká rychlost ve chvíli, kdy chceme mít dost času vidět, co se stalo, jsou dálniční nehody: řidiči v protijedoucích pružích brzdí a zpomalují až k rychlosti chůze, aby se mohli podívat. Jiným a daleko méně děsivým příkladem je přednášející, který ukazuje snímky příliš rychle, dokud ho posluchači nepožádají, aby jim je ukazoval pomaleji, jeden po druhém.

lidské měřítko – a automobilové měřítko

Při rychlostech větších, než je rychlost chůze nebo běhu, se rychle snižuje pravděpodobnost, že všechno potřebné uvidíme a že tomu porozumíme. Ve starých městech, kde dopravní ruch vycházel z tempa chůze, byly prostory a budovy navrhovány samozřejmě s ohledem na pětikilometrové měřítko. Chodí nezaberou tolik místa a snadno manévrovat v úzkých ulicích. Mají čas a volno jak ke zkoumání detailů budov zblízka, tak i k pozorování hor v dálce. Podobně lze vnímat lidi v dálce i zblízka.

Architektura pětikilometrové rychlosti je založena na hojnosti vjemů. Prostory jsou malé, budovy se nacházejí blízko sebe a kombinace detailů, tváří a lidských aktivit přispívají k bohatým a intenzivním smyslovým zážitkům.

Při jízdě autem rychlostí 50, 80 nebo 100 km/h přicházíme o příležitost zachytit detaily a vidět lidi. Adekvátní takovým vysokým rychlostem jsou velké a přehledné prostory, všechny signály musí

Architektura pro 5 km/h a pro 60 km/h.



architektura pro 5 km/h a pro 60 km/h



5 km/h



60 km/h



5 km/h



60 km/h

Pětikilometrové měřítko nabízí malé prostory, malé nápisy, mnoho detailů – a lidi v blízkosti. Šedesátikilometrové měřítko má velké prostory, velké nápisy a je bez detailů. V takové rychlosti není možné vidět detaily – ani lidi.

být zjednodušeny a zvětšeny tak, aby řidiči a cestující mohli vnímat informace.

Šedesátikilometrové měřítko mají velké prostory a široké silnice. Budovy jsou viditelné z odstupů a vnímány jsou jenom v celku. Detaily i mnohostranné smyslové zážitky se vytrácejí a z perspektivy chodce jsou všechny signály a ostatní informace groteskně zvětšeny.

Při chůzi kolem architektury pro šedesátikilometrovou rychlost jsou ochuzeny smyslové zážitky – je to nezajímavé a unavující.

architektura pro 5 km/h a pro 100 km/h

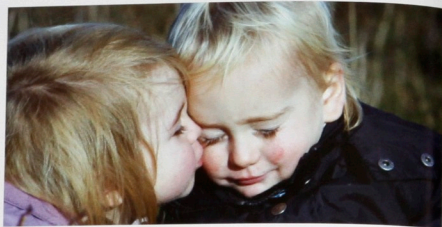
Benátky jsou městem pro pětikilometrovou rychlost s malými prostranstvími, elegantními nápisy, drobnými detaily a s mnoha lidmi. Je to město, které nabízí bohaté zážitky a smyslové vjemy.



Dubaj je město především pro stokilometrovou rychlost – velké prostory, velké budovy a vysoká úroveň hluku.



0–45 cm – intimní vzdálenost



45–120 cm – osobní vzdálenost



1,2–3,7 m – společenská vzdálenost



nad 3,7 m – veřejná vzdálenost



velké vzdálenosti – mnoho zážitků, malé vzdálenosti – silné zážitky

čtyři komunikační vzdálenosti

Když diváci chtějí stát v pohodlné veřejné vzdálenosti od pouličního umělce, výsledkem je kruh, v jehož středu je pro zábavu dobré místo (Centre Pompidou, Paříž, Francie).



2.2 Smysly a komunikace

Shromažďujeme velké množství informací z příliš velkých vzdáleností, ale získáváme málo velmi intenzivních a emocionálně významných smyslových vjemů z krátkých vzdáleností. Smysly, které fungují na krátkou vzdálenost – čich a hmat a také schopnost získávat tepelné signály, mají společně to, že se pojí s našimi emocemi.

Při mezilidské komunikaci ve vzdálenostech 10 až 100 metrů je velice málo změn, zatímco na krátké vzdálenosti se povaha kontaktu rychle mění, téměř centimetr po centimetru. Při malých vzdálenostech převládá srdečná, osobní a intenzivní komunikace.⁹

V různých vzdálenostech probíhají rozličné podoby komunikace a vzdálenosti se liší v závislosti na subjektech a povaze kontaktu. Studie o komunikačních vzdálenostech označují čtyři významné prahy komunikace. Například Edward T. Hall popisuje v knize *The Hidden Dimension* čtyři odlišné komunikační vzdálenosti definovatelné zejména změnami v hlasových úrovních.¹⁰

Intimní vzdálenost – 0 až 45 cm – je taková, v níž se vyměňují silné emoce. Je to vzdálenost lásky, něžnosti a útechy, zrovna tak jako vzdálenost pro komunikaci bouřlivou a hněvivou. V této vzdálenosti jsou smysly těsně spojeny s našimi pocity, ve hře je čich a hmat. Můžeme objímat, poplácat někoho a dotýkat se. Kontakt je těsný, srdečný, intenzivní a naplněný emocemi.

Osobní vzdálenost – od 45 cm až do 1,20 m – je kontaktní vzdálenost mezi blízkými přáteli a členy rodiny. Konverzuje se zde o důležitých věcech. Osobní vzdálenost můžeme ilustrovat na rodině shromážděné kolem jídelního stolu.

Společenská vzdálenost – 1,20 až 3,70 m – je popisována jako vzdálenost, v níž se konverzuje o práci, vzpomínkách na dovolenou a podobných obyčejných tématech. Dobrým fyzikálním vyjádřením této kategorie konverzace je skupina kolem konferenčního stolu v obývacím pokoji.

Veřejnou vzdálenost – více než 3,70 m – lze popsat jako vzdálenost spíše formálního kontaktu a jednostranné komunikace. Je to vzdálenost mezi učitelem a žákem, knězem a věřícími, vzdálenost, kterou si zvolíme, když chceme vidět a slyšet pouličního umělce, a zároveň je to signál, že nechceme být součástí toho, co se děje.



Lidé si chtějí držet vzdálenost od ostatních podobně jako ptáci. Jedním příkladem, jak dáváme přednost odstupů od jiných na vzdálenost paže, je způsoby, jak se stavíme do řady na zastávce autobusu (Ammán, Jordánsko; Čiba, Japonsko, a Montreal, Kanada).



vzdálenost a komunikace

Kdekolí spolu lidé komunikují, můžeme si všimnout, jak neustále používají prostor a odstup. Jdeme blíž, nakláníme se dozadu a diskretně se odtahujeme. Podobně jako fyzický odstup jsou jinými důležitými parametry srdečnost a doteky.

Význam pohybu, vzdálenosti a teploty se podobně odráží také v jazyce. Mluvíme o tom, že přicházíme, odcházíme, točíme se kolem někoho a couváme ze situací. Mluvíme o blízkém přátelství, o vzdálených příbuzných a o ztrátě blízkých.

Lidé mohou mít vřelé city, zapálené diskuse a horké novinky. Naproti tomu můžeme vysílat ledové pohledy nebo někoho odbýt chladnou přezíravostí.

na délku paže

Tato běžná základní pravidla používáme při komunikaci ve všech životních situacích. Pomáhají nám iniciovat, rozvíjet a ukončovat vztahy s lidmi, které známe i neznáme, a pomáhají nám také signalizovat, zda se chceme nebo nechceme kontaktovat.

Existence těchto základních komunikačních pravidel je důležitá proto, aby se lidé ve veřejném prostoru pohybovali mezi cizími bezpečně a pohodlně.

Na rozdíl od jiných druhů je člověk jedinec „nedotekový“. Intimní vzdálenost je zónou pro výměnu silných emocionálních vjemů, zónou, kde přítomnost někoho jiného je nežádoucí vyjma zvláštního pozvání. Každý jedinec si tuto zónu hlídá, lze ji popsat jako neviditelnou osobní bublinu. Každý jiný člověk je doslova držán na vzdálenost paže.

Princip této distance – nebo přinejmenším nedotkykové vzdálenosti – můžeme vidět ve všech podobách: na pláži, v parku, na lavičkách, při čekání na někoho nebo na něco ve městě nebo ve frontě lidí čekajících na autobus. Všude, kde je to fyzicky možné, se jedinci snaží uchovat úzkou, ale nezbytnou vzdálenost, která je udržuje v bezpečném a pohodlném postavení.

V davových strkanicích při nástupu do autobusu nebo při vstupu do výtahu řešíme nevyhnutelný fyzický kontakt napnutím svalů a vyhýbáme se pohledu do tváří jiných lidí. Když jedeme ve výtahu, držíme paže přitisknuté k tělu a naše oči jako by byly přilepeny na svíticím panelu, který ukazuje, v jakém jsme právě podlaží. Zahájit konverzaci ve výtahu je téměř vyloučeno, protože zde není místo, kam by se dalo opět „vycouvat“.

Mezilidská komunikace vyžaduje odpovídající množství prostoru. Můžeme ho regulovat, rozvíjet a zapojit ho do události. Sedíme-li v jídelně kolem stolu nebo konferenčního stolu, můžeme se opírat dozadu, a nepatrnými pohyby tak neustále regulovat konverzační vzdálenost. Na ulicích a na náměstích při chůzi kličkujeme, až to vypadá jako nějaká choreografie. Přicházíme blíž, prolétáme se a nakonec ze situace

Dole: na zemi nakreslená čára slouží k tomu, aby turistům vyznačila příměnou veřejnou vzdálenost od strážní budky (královský zámek ve Stockholmu, Švédsko).

Vpravo: Zřetel na osobní vzdálenost je vidět na výběru místa k sezení (Washington Square Park, New York).





Úzké stoly zajišťují osobní vzdálenost a podporují intenzivní komunikaci. Velké a široké stoly jsou důvodem k větší formálnosti.



elegantně vybrusíme. Dobrá konverzace vyžaduje jistou volnost. Nejde tu o mnoho metrů – jenom o prostor k manévřům mezi společenskou a osobní vzdáleností.

Z tohoto důvodu tedy schodiště a odpočívadla nejsou vhodnou konverzační platformou. Je tu málokdy místo k manévřům a často se k tomu připojí nepříjemný rozdíl ve výšce, kde jedna osoba stojí o jeden nebo dva stupně výš, aby si zajistila odpovídající vzdálenost. Konverzace na stejné úrovni a s místem k manévřování je vždy pohodlnější.

komunikace a rozměry

Důkladné poznání smyslů a kontaktních vzdáleností dává cenné východisko k plánování rozměrů a zařízení prostoru. Když uspořádáme slavnostní večeri u úzkých stůlů, rozšíří se rychle slavnostní nálada, protože každý kolem stolu může hovořit v různých směrech. Jinými slovy řečeno, sedí zde mnoho účastníků večírku v pohodlné osobní vzdálenosti. Pokud jsou stoly moc široké, lidé mohou rozmlouvat jenom s hosty vedle sebe, vlevo nebo vpravo. Pokusí-li se někdo zahájit konverzaci přes široký stůl, musí zesílit hlas, a tím zastaví konverzaci ostatních. Nevyřčeným předpokladem se totiž zdá, že hlasité vzkazy musí být důležité, když je někdo říká veřejně tak nahlas. Sedí-li na začátku oslavy málo lidí vedle sebe a ostatní jsou v tzv. veřejné vzdálenosti, zábava se rozbíhá pomalu. Celá událost se nakonec stává formálnější.

Na komunitních workshopech se běžně spojí stoly těsně k sobě, do bloků po čtyřech, takže lidé mohou pracovat ve skupinách. Toto prostorové uspořádání zajistí, že každý ve skupině kolem velkého stolu má dost místa. Avšak vzdálenosti kolem stolu jsou nyní tak velké, že příslušníci skupiny spolu prakticky nemohou mluvit. Každý kolem velkého stolu mluví nahlas a ve skutečnosti toho skupina mnoho neudělá. Výrazně lepším řešením jsou malé stoly a méně lidí, kteří sedí těsně vedle sebe.

„zajistíte, aby nebylo dost místa“

Namísto veřejné vzdálenosti máme nyní vzdálenost osobní a společenskou. Hlasy mohou být tlumenější a jemně rozdíly zřetelnější.

Pečlivá práce se smysly a vzdálenostmi je samozřejmě důležitá také při vyučování. Mezi učitelem a žákem musí být oční kontakt a malá vzdálenost – jak je to jen reálně možné –, aby posílila intenzitu mnohostranné komunikace.

„Vždy se ujistíte, že není dost místa“ – to byla univerzální rada týkající se vyučování, kterou dával Sven-Ingvar Andersson, profesor krajinné architektury ve Škole architektury na Královské dánské akademii umění v letech 1963 až 1994. „Očekáváte-li na přednášce 100 studentů, najděte posluchárnu, kde je pouze 50 sedadel.“ Posluchárna se rychle zaplní a každý si bude myslet, že se tolik lidí objevilo kvůli důležité přednášce. Studenti, kteří přijdou poslední, budou považovat za štěstí, že našli alespoň místo ke stání. Atmosféra je soustředěná a plná očekávání. Vzdálenost mezi přednášejícím a studenty je tak těsná, jak je to jen na přednášce možné, a každý má intenzivnější zážitky.

V opačném případě, kdy se 50 studentů rozptýlí v aule se třemi sty sedadly, si každý klade otázku, proč se neobtěžovali přijít i ostatní. Lidé začínají spekulovat o tom, jestli se někde na univerzitě neděje něco důležitějšího. Atmosféra v auditoriu je poněkud nesoustředěná a přednáška se odehrává ve větší vzdálenosti, než je nezbytné. Bez ohledu na to, jak dobře se přednášející připravil a jak přednáší, se celá seance zdá poněkud únavná a neangažovaná.



Skvělé místo pro hovor o každodenních záležitostech. Snaha zajistit dobrou společenskou vzdálenost určila velikost bazénů v městských termálních lázních (Reykjavík, Island).



Srdečné, intenzivní kontakty mezi lidmi se odehrávají na krátké vzdálenosti. Malé prostory a malé vzdálenosti vyhovují odpovídající zkušenosti i představě o srdečném a intenzivním městském prostředí – bez ohledu na počasí (Kjóto, Japonsko; Perth, Austrálie; Farum, Dánsko).



města s malým měřítkem jsou vzrušující, intenzivní a „srdečná“

Spojitost mezi vzdáleností, intenzitou, blízkostí a srdečností v různých situacích má zajímavou paralelu v dekodování a prožívání měst a městských prostor. V úzkých ulicích a malých prostorách vidíme budovy, detaily a lidi kolem sebe zblízka. Je zde co vstřebávat, prostředí oplývá budovami a aktivitami a my je s velkou intenzitou vnímáme. Uvědomujeme si scénu jako srdečnou, osobní a přívětivou.

Tato scéna je v ostrém kontrastu se zážitkem ve městech a městských komplexech s velkými vzdálenostmi, kde jsou budovy a městský prostor obrovské, zastavěné plochy se roztahují, vytrácejí se detaily a pohybuje se tam jen pár lidí. Tento typ městského prostředí je často vnímán jako neosobní, formální a chladné. V místech, kde zastavěné plochy mají velké měřítko a jen se rozpínají, v podstatě neexistují žádné zážitky. A lidským smyslům, které jsou těsně spjaty se silnými, intenzivními pocity, se tam nenabízí vůbec nic.



Velké prostory a velké budovy signalizují neosobní, formální a chladné městské prostředí.





Matoucí měřítko v Benátkách. Moderní technologie sice umožňují stavět ve velkém, ale přispívají tak k ještě většímu chaosu v porozumění lidskému měřítku (výletní loď pozorovaná z Via Garibaldi, Benátky, Itálie).

Posunutě měřítko na řece Singapur. Staré čtyř- až pětipodlažní budovy se tu potkávají s novými mrakodrapy. Nabízí se zde lehké fantazirování: že odlišné budovy byly postaveny pro dva různé druhy bytosti. Dá se očekávat, že téměř všechny venkovní aktivity u řeky se odehrávají před nízkými budovami.



Množství jedoucích a parkujících automobilů ve městech silně přispívá ke zmatení jednotlivých měřítek.

2.3 Roztříštěné měřítko

příliš velké, příliš vysoké a příliš rychle

Tradiční „rostlá“ města se vyvíjela během času na základech každodenních aktivit. Cestovalo se pěšky a stavby vycházely ze zkušeností mnoha generací. Výsledkem byla města s měřítky přizpůsobenými smyslu a potenciálu lidských bytostí.

Dnešní urbanistická rozhodnutí se dělají na rýsovacích prknech a mezi rozhodnutím a realizací se neztrácí čas. Rychlost nových způsobů dopravy a často masivní měřítko stavebních projektů představují nové výzvy. Tradiční vědomosti o měřítku a proporcích se postupně vytratily a výsledkem je skutečnost, že nové městské oblasti jsou často vystavěny v měřítku, které se zcela vzdaluje představě toho, co lidé považují za užitečné a pohodlné.

Chceme-li podpořit chodce i dopravu na kolech a realizovat sen o živých, bezpečných a zdravých městech, musíme začít s důkladným poznáním lidského měřítka. Pochopit měřítko lidského těla je opravdu důležité: tedy jestli s ním chceme účelně a náležitě pracovat a jestli máme uvést do praxe souhrn malého a pomalého měřítka s měřítky ostatními.

automobily a roztříštěné měřítko

Zavedení automobilů a automobilového provozu se stalo rozhodujícím momentem pro vznik zmatků v městském měřítku. Auta zaplnila větší městských prostorů. Téměř všechny autobusy a nákladní automobily jsou obrovské, a dokonce i malá evropská auta vypadají v prostorech vytvořených pro člověka příliš velká. Při jízdě i při parkování zabírají automobily příliš mnoho místa. Parkoviště pouze pro 20 nebo 30 aut zabírá stejnou plochu jako dobré menší náměstí. A když v městských oblastech vzroste rychlost dopravy z pěti na šedesát nebo sto kilometrů za hodinu, všechny prostorové dimenze se rychle zvětší a představy o městském panoramatu je budou pravděpodobně následovat.

Aut a automobilový provoz zatěžují městské plánování už více než 50 let. Ve stejném období se smysl pro proporce a měřítka začíná postupně stále víc orientovat na automobily. Schopnost pracovat účelně se vztahem mezi lidským a automobilovým měřítkem jako se dvěma rozdílnými disciplinami se projevuje zřídka, protože problém automobilového provozu vnesl do otázky měřítka a jeho chápání veliký zmatek.

plánovací ideologie a roztříštěné měřítko

Rozvoj automobilového provozu a stavebních technologií paralelně následovaly také urbanistické ideologie: začaly zavádět velké rozměry, vysoké budovy a rychlou výstavbu. Modernistické zavržení ulic



I malá auta mají ve středověkých městech nadřazenou velikost a skloní autobus vyplňuje celou ulici (Santiago Atitlán, Guatemala).



a tradičních měst ve dvacátých a třicátých letech (20. století) a zavedení funkcionalistických ideálů hygienických a prosluněných sídlišť rozhodlo o vizi rozlehlých a vysokých měst mezi dálnicemi. Chůze, jízda na kolech a setkávání ve společných městských prostorech nebyly součástí těchto vizí, a to mělo v následujících desetiletích nesmírný dopad na nový urbanistický rozvoj po celém světě.

ohromné budovy, velikášské myšlení, velké měřítko

Rozvoj společnosti, ekonomiky a stavebních technologií se postupně projevuje v městských oblastech – především v osaměle stojících budovách postavených v nebválém měřítku. Větší bohatství plodí větší potřebu místa pro všechny městské funkce. Továrny, kanceláře, obchody a bydlení – všechny jednotky rostou. Tomu odpovídá růst stavebních struktur a zakázek a stavební tempo se zrychluje. Stavební technologie drží krok s racionálními výrobními metodami, které umožňují stavět budovy širší, delší a vyšší. Zatímco v historických městech byly nové budovy připojovány k veřejným prostranstvím, dnes bývají nové městské čtvrtě často sbírkou náhodných, okázalých, osamocených budov mezi parkovišti a širokými silnicemi.

Současně se architektonické ideály přesunuly od detailně zpracovaných budov vystavených v městském kontextu ke spektakulárním individuálním pracím, často navrženým v duchu konstrukčního idiomu. Byly postaveny se záměrem, aby je každý mohl vidět z velké vzdálenosti. Vize a myšlenky jsou velké – stejně jako měřítko.

Existují dobrá finanční, technologická a ideologická vysvětlení, proč moderní města vypadají takto a proč projektanti a architekti obecně podlehli takovému zmatení a opustili praxi projektování s ohledem na lidské měřítko.

stavby respektující lidské měřítko

V tomto kontextu je zajímavé si povšimnout, že po celou dobu existovali projektanti a architekti, kteří dokázali kombinovat nové úkoly s respektem k lidskému měřítku. Švédsko-britský architekt Ralph Erskine (1914–2005) ukázal způsob, jak respektovat lidské měřítko, na takových budovách, jako je obytný komplex Byker Wall v Newcastleu z let 1969–1983.

Příkladem nových městských čtvrtí navržených s ohledem na lidské měřítko je také komplex Booi ve švédském Malmö (2001), čtvrť Aker Brygge v norském Oslo (1986–1998) a bytová výstavba v nové městské čtvrti Vauban v německém Freiburgu (1986–2006).

Jinou kategorií budov se zřetelem na lidské měřítko téměř vždy představují nákupní centra, zábavní parky, restaurace a pobřežní hotely, které nabízejí pohodlnou podmínku pro své klienty, což je nutný předpoklad finančního úspěchu. Tyto příklady ukazují, že s lidským měřítkem je možné vědomě pracovat i v rozličných kombinacích s jinými měřítky.

Úkolem je, aby se tyto principy lidského měřítka staly přirozenou součástí městské zástavby, která pak bude vybízet lidi k procházkám či k jízdě na kole. Z různých důvodů budeme muset v budoucnosti stavět mnoho velkých komplexů i velkých budov s mnoha patry. Lidské měřítko by se však ani tady nemělo zanedbat.

Tento komplex navržený architektem Ralphem Erskinem odráží jeho schopnost pracovat s velkým i malým měřítkem (Byker, Newcastle, Anglie).



velké budovy – mali lidé

Nedostatek pochopení a respektu k lidskému měřítku ovlivňuje většinu nových měst a zastavěných území. Budovy a městské prostory vyrostly do neuvěřitelných velikostí, ale lidé, kteří je mají využívat, jsou stále stejně mali. (La Defense, Paříž; Eurolille, Lille, Francie, a Brasília, Brazílie).



Tam, kde bylo nezbytné, aby se zákazníci a hosté cítili vítáni, vynalezili architekti veškeré úsilí k dodržení dimenzí a navržení vnějších prostor v harmonii s lidským měřítkem (hotelový resort u Mrtvého moře v Jordánsku a „The Cappuccino strip“ v australském Freemantlu).



Klíčem k dobrému městskému projektování pro lidi je lidské tělo, smysly a lidská pohyblivost. Všechny odpovědi se nacházejí právě tady: jsou obsaženy v našem vlastním těle. Úkolem je budování nádherných měst v úrovni očí, s vysokými budovami, které se vypínají nad krásnými nižšími patry.

„Když jste na pochybách, pár metrů uberte.“

Tváří v tvář reálnému pokušení navrhovat prostory příliš velké pro příliš málo lidí a pokušení přidat prostoru mezi budovami pár metrů navíc (pro všechny případy) se řiďte téměř vždycky radou velikost zmenšit, jak napovídá výrok „Když jste na pochybách, pár metrů uberte“.



3

Živé, bezpečné,
udržitelné
a zdravé město



Život v městském prostoru má významný dopad na to, jak prostor vnímáme. Ulice bez života jsou jako prázdné divadlo. Asi bude chyba někde v produkci, když tu není publikum.



Život ve městě je relativní pojem. Nejde o počet lidí, ale o pocit, že místo je zalidněno a užívá se (ulice v Brazílii, Holandsku a městská ulice – Flushing, New York).

3.1 Živé město

Městský život jako proces

město živé a neživé

I když lákavé a živé město může být cílem samo o sobě, může být rovněž výchozím bodem celostního urbanismu, který zahrnuje životně důležité kvality, a ty činí město bezpečné, udržitelné a zdravé.

Když se projektanti nespokojí jen s tím, že se lidé mohou ve městech procházet a jezdit na kolech, a když jejich cílem je víc než pouhé poskytnutí dostatečného prostoru pro pohyb, potom rozšíří svou pozornost k mnohem důležitějšímu úkolu, a sice umožnit lidem přímý kontakt s okolním společenstvím. To opět znamená, že veřejný prostor musí být živý a bude ho využívat mnoho různých skupin lidí.

Nic nevyovídá náležitěji o funkčních a emocionálních kvalitách života a činnosti ve veřejném prostoru města než jeho protiklad: neživé město.

Živé město vysílá přátelské signály s příslibem sociálních interakcí. Sama přítomnost jiných lidí signalizuje, která místa stojí za to. Divadlo, které je plné, a divadlo téměř prázdné vysílají dvě úplně odlišné zprávy. Jedna signalizuje očekávání příjemného společného zážitku. Druhá hlásí, že je něco v nepořádku.

Živé město a neživé město také vysílají zcela rozdílné signály. Architektonické výkresy, které ukazují vždy skupinu šťastných lidí mezi budovami – a to bez ohledu na skutečné kvality zobrazených projektů – nám mimo jiné říkají, že život na veřejných místech je klíčem k přitažlivosti města.

živé město – relativní pojem

Ke šťastným davům lidí, kteří se objevují na výkresech i v myslích architektů, je třeba jasně říci, že to, zda město působí živě, v praxi neurčuje kvantita. Živé město je relativní pojem. Pár lidí na úzké vesnické ulici může snadno skýtat živý, vábivý obrázek. To není záležitost čísel, davů lidí a velikosti města, ale pocitu, že městský prostor je příjemný a oblíbený, že vytváří smysluplné místo.

Má-li být město živé, potřebuje různorodý a komplexní život, kde se kombinují odpočinkové a sociální aktivity s prostorem pro nezbytný pěší provoz, jakož i možnosti účastnit se městského života. Preplněné chodníky, strkající se dav, jimž se lidé snaží přepravit z jednoho místa na druhé – to není v žádném případě známkou dobrých podmínek pro městský život. Zatímco se diskutuje o živém městě točí kolem kvantit

život ve městě – sebezposilující proces

*Nic se neděje, protože se nic neděje,
protože se nic...
(Tuborg Harbor, Kodaň).*



život ve městě – sebezposilující proces

jedna plus jedna se rychle stává více než tři



soustředit a rozptýlit osoby a události

*Život ve městě je sebezposilující proces.
Něco se děje, protože se něco děje, proto-
že se něco děje. Začíná třeba dětská
hra, ta může rychle přilákat další účast-
níky. Podobně lze postupovat při práci
s aktivitami dospělých. Lidé přicházejí
tam, kde jsou lidé.*



a únosného minima účastníků, je kvalita stejně důležitým prvkem a zdůrazňuje potřebu mnohostranného motivování.

Atraktivní města musí mít pečlivě navržený veřejný prostor, jenž by podpořil procesy, které posilují městský život. Jedním z důležitých předpokladů je, že městský život má schopnost posilovat sám sebe.

„Lidé přicházejí tam, kde jsou lidé,“ říká se běžně ve Skandinávii. Lidé spontánně inspirované a přitahuje aktivita a přítomnost jiných lidí. Děti vidí z okna druhé děti, které si hrají venku, a spěchají, aby se k nim přidaly.

Kombinace dobrých zvyků a denní rutiny, dobrého místa a rozhodujícího množství je nezbytnou podmínkou procesů, z nichž mohou vzejít drobné události. Jak se jednou proces rozběhne, je to velmi pozitivní spirála, v níž jedna plus jedna se rychle stává více než tři.

Něco se děje, protože se něco děje, protože...

V mnoha čtvrtích vidíme pravý opak, s větrným a nevhodně vymezeným městským prostorem, jenom s několika lidmi rozptýlenými na velké ploše a pár dětmi v okolí. Za takových okolností nemají lidé ve zvyku pouštět se ven, protože pozitivní procesy tady nikdy nezískají oporu.

Nic se neděje, protože se nic neděje, protože...

Ve většině moderních čtvrtí je málo lidí i událostí, lidé k sobě mají daleko a městský prostor se tak nemůže zalidnit. Potenciál městského života jako sebezposilující proces podtrhuje význam pečlivého urbanistického plánování, které se soustředí na nové městské čtvrti a vdechuje jim život.

Příklad plánování akcí a oslav nám přiblížil principy koncentrace aktivit tak, aby nastartovaly dobrý vývoj situace. Očekáváme-li určitý počet hostů, musíme je shromáždit v několika místnostech ve stejném poschodí. Jestli bude poněkud přeplněno, obvykle to nebývá velký problém – právě naopak. Když zkusíme stejnou akci rozptýlit do více prostorných míst a možná i několika pater, téměř nevyhnutelně to selže.

Principy, které tvoří základ úspěšných akcí, mohou být použity v moderním urbanistickém plánování na místech, kde nemůžeme počítat s velkým množstvím návštěvníků. Zde potřebujeme koncentrovat lidi a aktivity právě jen do několika prostor příhodné velikosti a ve stejné výškové úrovni.

Tyto jednoduché principy důsledně používali v Benátkách s jejich těsnou městskou strukturou a s davy chodců. Ačkoliv mají mnoho ulic, uliček a náměstí všech velikostí, základní struktura je zdánlivě jednoduchá, koncentrovaná kolem omezeného počtu hlavních ulic, které spojují hlavní destinace a přispívají hierarchii větších a menších náměstí. Celé město je postaveno kolem jednoduché sítě, která poskytuje nejkratší trasy a nemnoho, avšak důležitých prostranství. Je-li důležitých prostranství málo a cesty logicky vyplývají z evidentně žádaných tras pro pěší, může se věnovat více úsilí kvalitě jednotlivých míst.

Nové obytné čtvrtě jsou řídko osídleny. Před sto lety žilo na stejném prostoru sedmkrát více lidí!

	1900 Staré městské čtvrtě	2000 Nové městské čtvrtě (vysoká hustota)	2000 Nové městské čtvrtě (nízká hustota)	2000 Nové městské čtvrtě (předměstí)
Průměrná velikost domácnosti	4 lidi	1,8 lidi	2 lidi	2,2 lidi
Průměrná velikost bytové jednotky. Čtverecní metry na jednoho obyvatele	10	60	60	60
Poměr podlažní plochy k velikosti pozemku (index podlažní plochy)	200	200	25	20
Počet bytových jednotek na hektar	475	155	21	8
Počet obyvatel na hektar	2000 osob	280 osob	42 osoby	17 osob

Je důležité shromažďovat lidi a události. V nových obytných čtvrtích je však typické, že mají příliš mnoho příliš velkých vnějších prostor. Procesy, které podporují městský život, zde nemají šanci nastartovat.



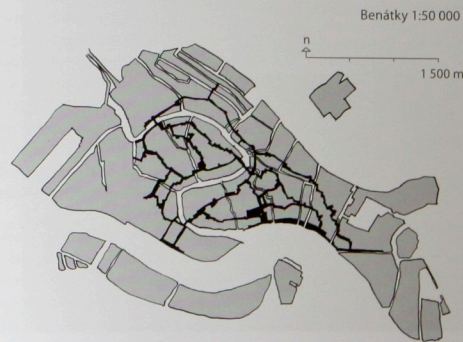
chceme: krátké logické trasy, malá prostranství a jasnou hierarchii městského prostoru

Obchody, restaurace, památníky a veřejné funkce mohou být logicky umístěny tam, kudy budou lidé pravděpodobně chodit. Pěší vzdálenosti se tak zdají kratší a vycházka bohatší na zážitky. Máte možnost spojit příjemné s užitečným – a všechno pěšky.

Přesně toto jsou kvality, které lze v moderním urbanistickém plánování použít ku prospěchu věci. Klíčové výrazy pro podporu života ve městě jsou následující: hustota, přímé a logické trasy, skromné prostorové dimenze a jasná hierarchie, v níž bylo rozhodnuto, které prostory jsou nejdůležitější.

Tyto principy silně kontrastují s městským plánováním praktikovaným v mnoha současných městských oblastech. Projektanti zde zpravidla budují příliš mnoho veřejného prostoru a příliš velká jednotlivá prostranství. Ulice, bulváry, uličky, aleje, pěšiny, balkony, zahrady, střešní zahrady, nádvoří, náměstí, parky a rekreační areály jsou štědře rozházeny na plánech, aniž by se zvažovaly přirozené souvislosti, které prostory jsou důležité, do jaké míry má ještě smysl je stavět. Skoro ve všech případech je výsledkem příliš mnoho čtverecních metrů a prostor, který je příliš velký pro tak málo návštěvníků. Pouze na architektonických výkresech je možné, že by to stejně malé množství lidí mohlo být na tolika různých místech najednou. Ve skutečnosti se udělalo všechno pro to, aby se předešlo pozitivní spirále, která zde opravdu nikdy nezíská oporu.

Nic se neděje, protože se nic neděje, protože...



I když to může vypadat složité, síť hlavních ulic v Benátkách je jednoduchá a hustá. Ulice spojují nejdůležitější městské uzly co nejpřímějšími způsoby: hlavní mosty, důležitá náměstí a dopravní terminály.

Hustě zastavěná města – živá města?

hustě zastavěná města, živá města – pravda o předpokladech

Většinou se říká, že živé město potřebuje vysokou hustotu budov, velkou koncentraci obyvatel a pracovišť.

Ale to, co živé město potřebuje opravdu, je kombinace dobrého a lákavého městského prostoru a určitého rozhodujícího množství lidí, kteří ho chtějí užívat. Existuje bezpočet příkladů míst s vysokou hustotou zástavby a ubohými městskými prostory, které vůbec nefungují. Nové městské čtvrtě jsou často hustě zastavěné a dokončené, ale jejich městské prostory jsou tak početné, velké a ubohé, že nikoho neláká, aby do nich vstoupil.

Ve skutečnosti často vidíme, že špatně naplánovaná vysoká hustota zástavby vlastně brání založení dobrého městského prostoru, takže život v takovém městě skomírá. Centru Sydney dominují výškové budovy. Podél tmavých, hluchých ulic se silným nárazovým větrem žije a pracuje mnoho lidí. Ulice umožňují lidem dostat se z jednoho místa na druhé, ale jinak jsou spíš nevábné. Také newyorský Manhattan má dost příkladů se svými shluky mrakodrapů a tmavými neatraktivními ulicemi podél jejich úpatí.

odpovídající hustota a dobrá kvalita městského prostoru

Městský život je záležitostí kvantitativy a kvality. Samotná hustota zástavby nezbytně neprodukuje oživení v ulicích. Přestože mnoho lidí žije a pracuje v budovách s vysokou hustotou, městské prostory, které je obklopují, se mohou snadno změnit v tmavé a odpudivé (Dolní Manhattan, New York).



Naproti tomu Greenwich Village a Soho mají obecně méně hustou zástavbu než jiné části Manhattanu, avšak stále poměrně vysokou. Budovy jsou nižší, takže slunce dosáhne i do tříproudové ulice – a je tam živo. Všechny budovy mají méně podlaží, a atraktivnější městský prostor v těchto částech New Yorku poskytuje výrazně více života než oblasti s velmi vysokou a výškovou zástavbou, kde žije a pracuje mnohem víc lidí. Přiměřenou hustotu zástavby a kvalitní městský prostor bychom měli vždycky preferovat před oblastmi s vysokou hustotou. Právě ta často potlačuje vytvoření atraktivního městského prostoru.

Dalším problémem, který omezuje městský život kolem těchto výškových budov, je to, že lidé z vyšších pater – bytů i pracovišť – si troufnou do města méně často než ti, kteří žijí a pracují v nižších podlažích, čtvrtém a pátém. Díky nižším patřům si jejich uživatelé zachovávají vizuální kontakt s městským prostorem a „vylet“ ven se jim nezdá tak dlouhý a obtížný.

Četné studie dánských obytných čtvrtí celkově ukazují, že v zastavěných oblastech s městskými domy o dvou až dvou a půl podlažích je výrazně bohatší pouliční život a socializace domácností než v oblastech s vyššími budovami.²

V závěru lze říci, že výstavba vysokých budov a nevalného veřejného prostoru kvůli tomu, aby se dosáhlo velmi vysoké hustoty obyvatelstva, není vhodným receptem pro živá města, a to ani tehdy, když dodavatelé a politici často využívají argument o vnášení života do měst kvůli výstavbě oblastí hustě zastavěných vysokými budovami.

máme: vysokou hustotu – chceme: lepší hustotu

hustota a dobrý městský prostor – ve starých městech

hustota a dobrý městský prostor – v nových městských čtvrtích

Komplex Aker Brygge (1984–1992) v Oslu je jednou z mnoha nových zastavěných čtvrtí, které mají vysoké budovy, velkou hustotu zástavby a kvalitní / atraktivní městský prostor. Tato kombinace učinila z oblasti velmi přitažlivou a populární místo.



Městský život nezačne sám od sebe a nerozvine se jednoduše jako reakce na vysokou hustotu. Celá záležitost vyžaduje cílené zaměření a výrazně pestřejší přístup. Živá města potřebují kompaktní městskou strukturu, odpovídající hustotu obyvatel, přijatelné pěší i cyklistické vzdálenosti a kvalitní městský prostor. Hustota, která reprezentuje kvantitu, musí být kombinována s kvalitou v podobě dobrého městského prostoru.

Existuje mnoho způsobů, jak inteligentně architektonicky přistupovat k relativně vysoké hustotě budov, a není přitom nutné, aby se budovy stávaly příliš vysoké, ulice byly příliš temné a aby se vytvářely psychologické bariéry, které odrážejí obyvatele od „cesty“ zevnitř ven.

Mnoho starších městských čtvrtí názorně ukazuje kombinaci solidní hustoty a dobrého městského prostoru, o čemž svědčí městská centra Paříže a Kodaně. Světově proslulá městská struktura v Barceloně, navržená Idelfonsem Cerdá, má také výborný městský prostor, pulzující pouliční život, a dokonce vyšší hustotu zástavby než na newyorském Manhattanu.

Vynikající novou městskou částí je Aker Brygge na nábrežích v norském Oslu (1984–1992). Hustota, směs funkcí a dobrého městského prostoru zde byla pečlivě vyvážena. Budovy, bez ohledu na velkou hustotu (poměr podlažní plochy k ploše pozemku činí 2,6), se nezdaří vysoké, protože ty podél ulic mají méně podlaží než domy, které stojí více vzadu.

Městský prostor má dobré proporce včetně aktivních přízemních průčelí. Aker Brygge se stala – z velké části také zásluhou dobrého projektu – jednou z mála nových městských čtvrtí v Evropě, kde lidé opravdu rádi tráví volný čas. Hustota je vysoká, ale jde o správný druh hustoty.



Život ve městě je především záležitostí množství času. V ulicích pěších měst je živo proto, že lidé zůstávají po dlouhý čas v zorném poli (Benátky a hutong v Pekingu).



Rychlý provoz na dálnici zahrnuje mnoho objektů, které ovšem rychle mizí z dohledu. Když je provoz pomalý nebo se skoro zastavuje, je toho k divání mnohem víc.



Kolik a jak dlouho: kvantita a kvalita

život ve městě – otázka množství a času

Jak už bylo řečeno, předpokládá se, že život v městském prostoru je hlavně otázkou množství uživatelů, ale problém není tak jednoduchý.

Počet uživatelů, tedy kvantita, je jeden faktor, ovšem další, stejně důležité faktory ovlivňující život ve městě je množství času, který uživatelé v městském prostoru stráví. Život v městském prostoru, jak ho při pohybu městem prožíváme, je záležitostí toho, jak mnoho můžeme vidět a vnímat uvnitř společenského zorného pole, jež zabírá kolem jednoho sta metrů. Aktivita v tomto zorném poli souvisí s tím, kolik lidí je přítomných a kolik času každý z nich na místě stráví. Úroveň aktivity je zkrátka produktem množství a času. Když hodně lidí projde rychle prostranstvím, může to vést k výrazně menšímu oživení místa než hrstka lidí, kteří tu stráví nějaký čas.

Na Strogetu, jedné z hlavních pěších ulic v Kodani, je pěší doprava v létě o 35 % pomalejší než v zimě. To znamená, že stejný počet lidí o 35 % posílí úroveň aktivit na ulici.¹ Obecně platí, že za dobrého počasí se tato úroveň aktivit v městském prostoru často dramaticky zvýší. Rozdíl není nutně v tom, že je ve městě více lidí, ale v tom, že jednotliví uživatelé tráví na místě více času. Chodíme pomaleji, častěji se zastavujeme a jsme v pokušení posedět si chvíli na lavičce nebo v kavárně.

pomalejší provoz znamená živější města

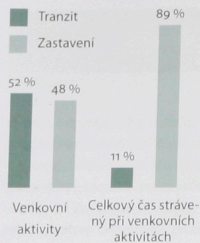
Zjištění, že život ve městě je součinem „kolik“ a „jak dlouho“, nám pomáhá pochopit městský fenomén v číslech. Kalkulace s množstvím a časem je nutným plánovacím nástrojem pro obnovu života ve městech.

Benátky mají pozoruhodně vysokou úroveň aktivit, ačkoli jejich populace byla silně redukována. Vysvětlují to fakta, že veškerý provoz je pěší, všichni jdou pomalu a existuje tam mnoho spontánních zastavení. Také gondoly a jiné dopravní čluny se pohybují v příjemném tempu. A tak bez ohledu na menší počet lidí a člunů je tam vždy něco k vidění, protože pomalý provoz znamená živá města.

Naproti tomu na mnoha našich moderních předměstích s automobilovým provozem žije daleko více lidí, ale doprava je tam rychlá a jen málo lidí se zastaví. Auto opouští naše zorné pole skoro dřív, než do něj vstoupí. To také vysvětluje, proč máme v těchto místech tak málo zážitků. Rychlý provoz má za následek města bez života.

Jeden důležitý argument v diskusí o reorganizaci provozu a dopravních principů pro řešení ulic je, že více života se nachází tam, kde se lidé pohybují pomalu. Cílem je tedy vytvářet města, v nichž více lidí láká chůze a jízda na kole, což vnese do ulic více života a větší bohatství zážitků, protože rychlý provoz přejde k pomalejšímu.

dlouhý pobyt venku znamená živá města



Výzkum venkovních aktivit ve dvaceti kanadských obytných ulicích. Aktivity „příchod a odchod“ tvoří více než polovinu celkového počtu, ale všechny mají velmi krátké trvání. Pobytové aktivity trvají v průměru devětkrát déle, a proto přispívají k životu na ulicích podílem 89%.⁴

dlouhý pobyt venku znamená živá města

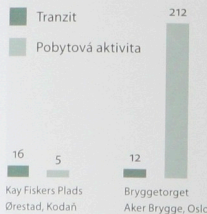
Průzkumy, které se v roce 1977 prováděly v obytných ulicích kanadských měst Waterloo a Kitchener, zaznamenávaly aktivity ve veřejném prostoru. Polovina veškerých aktivit v ulicích by mohla být kategorizována jako příchod a odchod – at už autem, na kole, nebo pěšky. Druhá polovina sledovaných lidí na ulicích nebo podél nich se zabývala takovými aktivitami jako hra, úklid, péče o zahrádku, povídání a sezení, a zvláště rezidenti na svých předzahrádkách či verandách sledovali, co se kolem nich děje.

Stejně jak mnozí lidé přicházeli a odcházeli, jiní zůstávali u svých domů. Odcházení a příchody ale nezabraly mnoho času, protože vzdálenost od domovních dveří k nároží ulice byla jen sto metrů. Ani cesta od auta k domovním dveřím netrvala dlouho – v průměru 30 sekund, takže k životu na ulici to příliš nepřispělo.

Naproti tomu rozličné pobytové aktivity trvaly výrazně déle: představovaly 89% pouličního života. Pouze 11% života v ulicích bylo dílem cílevědomého pohybu. Tyto statistiky podporují spojitost mezi délkou pobytu venku a živými městy.⁵

Mnohé studie o městském životě prováděné v nových i starých čtvrtích bez automobilového provozu v Kodani a v Oslo zdůrazňují, že při vytváření živého a atraktivního městského prostoru je důležité přihlížet právě k době pobytu i k množství. Studie sledovaly lokality s 5000 až 10 000 chodců denně. Některé z lokalit se zdály opuštěné, zatímco

více lidí – nebo více minut?



Sloupcový graf ukazuje průměrný počet lidí, kteří se zdržují na nově vybudovaných náměstích v Kodani a v Oslo (v tomto pořadí) za letních dnů mezi polednem a 16. hodinou.

Vpravo nahoře: Chodecký zdvoh mezi stanicí metra a nákupním centrem za méně než minutu (Kay Fiskers Plads, Ørestad, Kodan, Dánsko).

Vpravo dole: Úroveň aktivit na tomto náměstí v typickém letním dni je desetkrát vyšší, protože lidi láká, aby se tu procházeli a zdržovali se (Bryggetorget, Oslo, Norsko).⁷

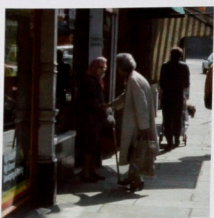
jiné překypovaly životem. Rozdíl je jednoduše v tom, že některé čtvrtě sloužily pouze k přepravě chodců z jednoho místa na druhé, kdežto jiné kombinovaly příležitost k chůzi a pobytu, zážitky a pohodlí. Náměstí, kde se míslá chůze a pobyt, zaznamenala úroveň aktivity mezi deseti a dvacetišobkem, a někdy byla dokonce třicetkrát vyšší než u náměstí tranzitních.⁶ Jsou-li cílem živá a atraktivní města, je v každém případě důležité věnovat pozornost lákavým příležitostem k pobývání.

V době, kdy politici, podnikatelé, realitní kanceláře i architekti předvádějí chválný zájem o to, aby města byla živá a přitažlivá, je třeba upozornit na to, že pokud se zaměří na výškové budovy a vysokou hustotu, stěží se vyhnou problémům – a nejen těm zásadním.

V dané situaci lze život ve městě ovlivňovat kvantitativně, přilákat více lidí k tomu, aby přišli, anebo kvalitativně – inspirovat je, aby ve městě pobýli déle a procházeli pomaleji. Je skoro vždycky jednodušší a efektivnější zvyšovat kvalitu, a tedy přání trávit někde čas, než zvyšovat počet návštěvníků v prostoru.

Takže městské kvality obecně zvyšuje spíše práce s časem a kvalitou než s čísly a kvantitou – ve prospěch všech a každý den v roce.





Rozhovor



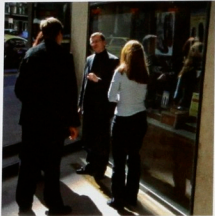
Vcházení a vycházení



Chůze podél průčelí



Postávání na chodnících



Přestávka



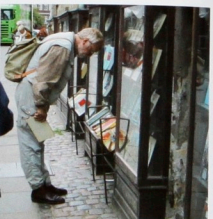
Postávání ve dveřích



Nákupy



Interakce



Prohlížení výkladů



Posedávání



Posadit se vedle někoho



Nahlížení dovnitř i ven

Měkké hraniční linie – živá města

kte se stýká město a budovy

Rozhodující vliv na život městského prostoru má péče o hraniční linie, zvláště o přízemní partie budov. Je to zóna, kudy ve městě chodíte, a jsou to průčelí, na něž se díváte a působí na vás zblízka, a tedy intenzivně. Nacházíte je všude, kde vstupujete do budov i ven a kde se vnitřní a venkovní život vzájemně ovlivňuje. Je to zkrátka tam, kde se město stýká s budovami.

hraniční linie, které definují prostor

Hraniční linie ve městě vymezují zorné pole a definují osobní prostor. Hraniční prvky zásadně přispívají k prostorovému zážitku a povědomí osobního prostoru na místě. Stejně jako zdi domova podporují aktivity a dávají pocit pohody, tak hraniční linie nabízejí pocit uspořádanosti, pohodlí a bezpečí. Prostor, který má slabé nebo žádné hraniční linie, známé z mnoha městských čtvercových náměstí, kde všechny čtyři strany lemuji ulice se silným provozem. Jejich funkce je výrazně ochuzena oproti městskému prostoru, kde život bezprostředně posiluje jedna či více atraktivních hraničních linií.⁸

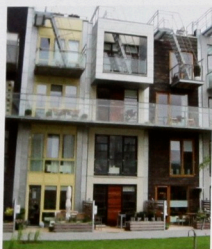
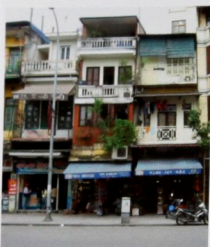
hraniční linie jako výměnná zóna

Hraniční linie podél přízemního podlaží je současně zónou, v níž jsou situovány vstupy a místa interakcí mezi interiérem a exteriérem. Hraniční linie poskytují příležitost k tomu, aby život v budovách a těsně před budovami reagoval s životem ve městě. Je to zóna, kde se aktivity uvnitř budov mohou rozšířit do veřejného prostoru města.

hraniční linie jako zóna pobytu

Hraniční zóna také nabízí jednu z nejlepších příležitostí k posezení a k zastavení ve městě. Je zde nejlepší místní klima, máme krytá záda a náš frontální smyslový aparát pohodlně zvládá situaci. Máme plný výhled na všechno, co se děje v prostoru, a nehrozí žádné nebezpečí nepřijemného překvapení zezadu. Pokud jsme ve městě, pak je hraniční linie opravdu dobré místo.

Obecná tendence lidí držet se v blízkosti zdí je potvrzena jak ve veřejném, tak i v soukromém prostoru, uvnitř i venku. Mohl bychom říci, že se život rozrůstá z okrajů směrem ke středu. Na tanečních zábavách říkáme, že ostýchavci se v pauze mezi tanci „lepi ke zdi“. Na recepčních hosté zpravidla postávají blízko u zdi a teprve později se volně pohybují po místnosti. Děti začínají své venkovní aktivity tak, že se drží kolem domovních dveří, a teprve až začne hra, obsadí celý prostor. V přestávkách mezi aktivitami se děti znovu vracejí k hraniční zóně, kde čekají a obhlížejí situaci, dokud se nerozběhne nová hra nebo jiná činnost. Lidé, kteří jsou ve veřejném prostoru nuceni čekat, si podél hraniční zóny hledají dobrá místa, v nichž by se zdržovali. Místa v této zóně si lidé pečlivě vybírají také pro delší posezení na lavičce nebo v pouliční kavárně. Když sedí



Ve francouzském koloniálním období byly regulací zajištěny úzké stavební parcely a mnoho dveří po celé Hanoji (Vietnam). Tento princip lze také doporučit pro nově budované čtvrtě (Sluseholmen, Kodaň, 2007–2009).

Na atraktivních obchodních ulicích po celém světě se objevuje podobné rozvržení: 15–20 obchodů na 100 metrů ulice znamená pro chodce nové zážitky každé čtyři nebo pět sekund (Čangčao, Čína; Middlesbrough, Velká Británie; a New York City).



podél hraniční linie, mají chráněná záda a nabízí se jim dobrý výhled do prostoru. Jsou-li na tomto pomezí také slunečníky a markýzy, lidé mají přehled, a navíc jsou sami skryti ve stínu. Je zřejmé, že to je dobré místo k pobývání.

Jako chodci vnímáme přízemní podlaží blízká a intenzivně. Vyšší podlaží nejsou součástí našeho bezprostředního zorného pole, což platí i pro

hraniční linie ve městě jako zóna zážitků

dobry rytmus – zajímavé detaily

budovy na druhé straně ulice. Podlaží nad námi a budovy na protější straně vidíme z daleko větší vzdálenosti, a proto se nám při pohledu na ně nedostává detailů ani intenzity.

Situace je úplně jiná, když procházíme pěšky kolem přízemí domů. Uvědomujeme si intenzivně každý detail na průčelí i ve výkladech. Vnímáme zblízka rytmus průčelí, hmoty, barvy a lidi v budovách nebo v jejich blízkosti, a to do značné míry určuje, zda je naše procházka zajímavá a bohatá na události. Pro urbanisty jsou to důrazné argumenty, proč se soustředit na zajištění aktivního a zajímavého parteru podél důležitých pěších tras. Z hlediska prožitku, a to především vizuálního, hrají všechny ostatní elementy daleko méně významnou roli.

Při chůzi městem nám zbývá dost času i pozornosti, abychom vnímali všechno, co přízemí budov nabízí, a vychutnali si při tom bohatství detailů a informací. Chůze se stává zajímavější a přínosnější, čas rychle ubíhá a vzdálenosti se nám zdají kratší.

Tam, kde neexistují žádné zajímavé hraniční linie a kde je parter uzavený a monotónní, zdá se chůze dlouhá a ochuzená o zážitky. Procházet tudy může být potom tak nesmyslné a únavné, že lidé chůzi úplně vzdají.

Fyziologické studie lidí v prostoru, kde chybějí podněty, ukazují, že naše smysly potřebují v poměrně krátkých intervalech čtyř až pěti vteřin stimulaci, která – jak se zdá – zajišťuje odpovídající rovnováhu mezi příliš malým a příliš velkým množstvím podnětů.⁹ Je zajímavé si povšimnout, že obchody a otevřené stánky, které oživují obchodní ulice, mají průčelí dlouhá od pěti do šesti metrů, což odpovídá 15–20 obchodům (nebo jiným poutavým alternativám) na 100 metrů. Při běžné rychlosti chůze, která činí 100 metrů asi za 80 sekund, nám pak rytmus průčelí na takových ulicích nabídne téměř každých pět vteřin nové pohledy i zajímavosti.

úzké jednotky – a mnoho dveří, prosím

Princip mnoha úzkých jednotek a mnoha dveří na obchodních ulicích poskytuje nejlepší příležitosti k interakcím zákazníků a prodávčů. Četné vstupy znamenají četné interakční body mezi interiérem a exteriérem. Nabízí se zde mnoho zážitků i prostor pro rozličná lákadla. Není žádné překvapení, že tento princip úzkých jednotek s množstvím dveří používají také nová nákupní centra. Zároveň tím vzniká podél pěší trasy prostor pro mnoho obchodů.

a s vertikálním členěním fasád, prosím

U obchodů umístěných v parteru a v mnoha jiných hraničních liniích ve městě, kde se nacházejí například byty, je důležité zajistit, aby přízemí měla vertikálně členěná průčelí. Tento trik způsobí, že se pěší trasy zdají kratší a zajímavější. Naproti tomu fasády navržené v dlouhých horizontálních liniích vyvolávají dojem delších a únavnějších vzdáleností.

měkké a tvrdé hraniční linie

Měřítka a rytmys

Měřítka pro 5 km/hod – kompaktní a plně zajímavosti s úzkými jednotkami a mnoha dveřmi.

Měřítka pro 60 km/hod – komunikuje s řidiči, ale ne s chodci.



5 km za hodinu

Průhlednost

Chodci ve městě jistě ocení, když vidí zboží ve výlohách i to, co se odehrává uvnitř budov. A platí to oběma směry.



Otevřeno

Podnět pro více smyslů

Všechny naše smysly se aktivují, když se blížíme k budově, která skýtá zajímavé podněty a pobídky.

Naproti tomu osm vývěšných plakátů nás neinspiruje.



Interaktivní

Struktura a detaily

Městské budovy jsou pro pomalu kráčející chodce velmi atraktivní. Působivá přizemní průčelí nabízejí struktury, dobré materiály a bohatství detailů.



Zajímavé

Smíšené funkce

Úzké ulice a četnost vstupů v kombinaci s funkční pestrostí – to vše poskytuje mnoho přechodů mezi interiérem a exteriérem a mnoho typů zážitků.



Různost

Vertikálně členěná průčelí

Parter s převážně vertikálním členěním průčelí je pro chůzi zajímavější. Také se zdá kratší ve srovnání s chůzí kolem průčelí orientovaných horizontálně.



Vertikální

Zdroj: „Close encounters with buildings“, Urban Design International, 2006.

měkké a tvrdé hraniční linie



nebo 60 km za hodinu



nebo zavřeno

aktivní průčelí – sedmkrát více života



nebo pasivní



nebo nudné



nebo uniformita



nebo horizontální

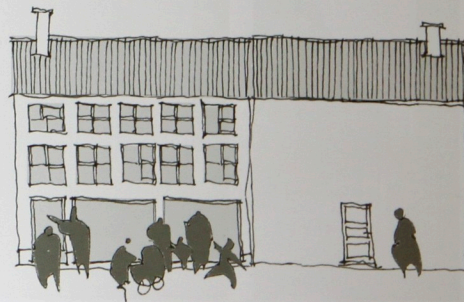
Úzké ulice, mnoho dveří a vertikální členění průčelí podporují intenzitu zážitku při chůzi. Aktivita a funkční interakce parteru s životem na ulici mají také významný dopad na život ve městě.

Pro zjednodušení můžeme popsat příležitosti pro zážitky ve dvou extrémech. Jednou krajností je ulice s „měkkou hraniční linií“, která má obchody v souvislé frontě, transparentní průčelí, široká okna a velké výlohy s vystaveným zbožím. Je tu mnoho věcí, které nás vybízejí k tomu, abychom si je prohlédli nebo si na ně sáhli, a to všechno je velmi dobrým důvodem ke zpomalení nebo dokonce zastavení. Opačná krajnost, ulice s „tvrdou hraniční linií“, je diametrálním kontrastem předchozího: parter je zavřený a chodci musí projít kolem dlouhých úseků průčelí z černých skel, betonu a zdva. Je tu jen málo vchodů (nebo žádné) a celkem vzato zde nacházíme jen málo vjemů a důvodů, pokud vůbec nějaký, abychom si k chůzi zvolili tuto konkrétní ulici, snad jedině z nutnosti.

O vlivu kvality hraničních linií na městský život vzniklo let mnoho studií, které poukazují na přímou spojitost mezi měkkými hraničními liniemi a živými městy. Rozsahem činnosti před aktivními a pasivními úseky průčelí v několika městských ulicích se zabývala studie provedená v Kodani roku 2003.¹⁰

Před otevřením a aktivním průčelím byla patrná tendence chodců zpomalit, otočit k němu hlavu a častěji se zastavovat. Před zavřeným průčelím se tempo chůze ztuhlá a jen málo lidí se rozhlíželo a zastavovalo. Výsledky z závěru ukázaly, že při stejném proudění chodců v aktivním a pasivním uličním segmentu byl průměrný počet lidí, kteří procházeli nebo se zastavovali před sekcemi aktivních průčelí, sedmkrát větší než úroveň aktivit před pasivními průčelími. Důvodem je skutečnost, že lidé na ulici s měkkou hraniční linií chodili pomaleji, více se zastavovali, častěji vcházeli do obchodů a vycházeli z nich na ulici.

Studie obchodních ulic v Kodani z roku 2003 ukazuje, že úroveň činnosti před aktivním průčelím je sedmkrát vyšší než před průčelím pasivním.¹¹



Podle nápisu je supermarket sedm dní v týdnu otevřený, ale jistě ne směrem k chodníku (Adelaide, Austrálie).



Před a po – fotografie nároží v Melbourne a ulice ve Stockholmu. Obě města přijala za vlastní politiku aktivních průčelí.



zavěnění přízemí – města bez života

živá města potřebují politiku aktivního přízemí

Průzkum problémových přízemních průčelí v Kodani a ve Stockholmu. V padesátých a šedesátých letech 20. století bylo centrum Stockholmu podrobena rozsáhlé městské renovaci. Budovy z tohoto období měly často nevládná, přežívající průčelí – problém, na který tento průzkum jasně poukázal (metoda průzkumu je zobrazena na straně 241).¹³

Ještě zajímavější je možná to, že v těchto aktivních uličních segmentech probíhalo také množství jiných aktivit, které s obchody a průčelím nesouvisely. Lidé více telefonovali z mobilů, zastavovali se, aby si zavázali boty, přerovnali nákupní tašku a konverzovali v daleko větší míře než před pasivním průčelím. To vše v souladu se zásadou, že městský život je proces, který často posiluje sám sebe: „Lidé přicházejí tam, kde jsou lidé.“

Městské ulice s měkkou hraniční linií mají důležitý vliv na způsoby lidského chování a atraktivitu městského prostoru. Průhledná, přívětivá a aktivní průčelí dodávají městskému prostoru vhodné lidské měřítko právě tam, kde to znamená nejvíc: blízko a v úrovni očí.

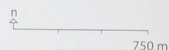
Kvalita přízemí je pro celkový dojem zásadní, a tak je těžké pochopit, proč je v mnoha nových i starých městech péče o přízemí budov tak nedostatečná. Ve městech se prosadily dlouhé nezáživné zdi, málo dveří a sterilní skleněné sekce, které jako by říkaly „pokračuj dál“, a tím dávaly chodcům dost pádných důvodů k tomu, aby to vzdali a šli domů.

Jako součást úsilí o zlepšení kvality městského prostředí v centru Stockholmu byla v roce 1990 navržena stupnice pro mapování atraktivity parteru.¹² Hodnotící metoda byla později upřesněna podle odpovídajících projektů v jiných městech.

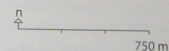
Mapování atraktivity parteru může určit problémové oblasti města a dá se využít při posuzování situace v nejdůležitějších městských ulicích. Na základě těchto informací mohou urbanisté navrhnout aktivní a cílenou politiku, která povede k zajištění atraktivity přízemí u nové zástavby. Postupně mohou korigovat také problémy u již existujících staveb, zvláště podél nejdůležitějších pěších tras ve městě.

V Melbourne vedla právě tato politika zaměřená na péči o přízemí k významnému zlepšení; také mnoho dalších měst a čtvrtí zaměřuje své úsilí na to, aby tuto otázku zvládly. Plány nových městských čtvrtí podél

Kodaň 1:25 000



Stockholm 1:25 000



měkké hraniční linie –
v obytných čtvrtích

měkké hraniční linie – a život
v rezidenčních ulicích

nábřeží v Oslo upozorňují na úseky a místa, kde se budou nacházet atraktivní přízemní podlaží důležitá pro budoucí městské kvality. Jeden ze způsobů, jak zajistit, že se plány uskuteční, je snížit nájemné v těch oblastech parteru, které jsou pro atraktivitu čtvrti rozhodující. Pokud je celá čtvrť ve výsledku populární a přitažlivá, budou se celkové příjmy z pronájmu snadno získávat z jiných městských nemovitosti.

Hraniční linie – kde se setkávají budovy a město – je také nepostradatelná pro kvalitu bydlení a vitalitu okolní městské čtvrti. Hraniční zóna je v obytné čtvrti neaktivnější venkovní oblastí. Nacházejí se tady domovní vstupy – přechodová zóna mezi soukromou a veřejnou sférou – a je to místo, kde aktivity z obytných prostor vystupují na verandy a předzahrádky a jsou v dobrém kontaktu s veřejným prostorem. Hraniční zóna je také to jediné, co chodec vidí a vnímá, když tudy prochází.

Důležitost hraniční zóny shrnuje dobrá rada, kterou autorovi poskytli architekt Ralph Erskine (1914–2005): „Když je celek zajímavý a poutavý v úrovni očí, pak bude zajímavá celá oblast. Proto se snažte, ať je hraniční zóna lákavá a bohatá na detaily, a setřete své úsilí na horních podlažích, která jsou mnohem méně důležitá – funkčně i vizuálně.“¹⁴

Mnohá místa po celém světě nabízejí často zajímavé příklady designu i využití hraničních zón v obytných čtvrtích: předzahrádky anglických dvojdomků, holandské „stoops“, hraniční zóny tradičních japonských městských domů, severoamerické verandy, schodiště i odpočívadla brooklynských pískovcových řadových domů v New Yorku a předzahrádky nízkých řadových domů v australských městech. Všechno jsou to příklady ztvárnění polosoukromých zón ve starších obytných čtvrtích. Nových komplexů, které se též inspirovaly příklady pečlivě navržených hraničních zón v obytných čtvrtích, je po světě celkem málo.

V mnoha nových rezidenčních čtvrtích však urbanisté dopustili, aby si prostor hraničních linií uzurpovaly garáže a parkoviště. Anebo z plochy parteru odstranili všechny členitosti, takže domy vyrůstají přímo z trávníků a chodníků jako útesy z moře. Lidé, kteří žijí v takovém typu bydlení, se přesouvají ze soukromí rovnou do veřejné sféry bez jakéhokoliv přechodu a různorodosti.

Mnohé studie prohlašují, že pro život a aktivity v obydlených ulicích má význam polosoukromí předzahrádek a pobytové zóny. V roce 1976 provedla univerzita v Melbourne rozsáhlý výzkum sedmnácti rezidenčních ulic. Některé byly ve starších čtvrtích s dvojdomky, některé na předměstích s jednotlivými rodinnými domy. Studie byla založena na podrobném celodenním pozorování a zahrnovala oblasti s polosoukromými předzahrádkami a bez nich. Studie poskytla srovnatelný pohled na charakter aktivit na ulicích a rovněž na jejich přesnou lokaci.

69 %



Aktivity
v předzahrádkách
a v jejich
blízkosti

31 %



Aktivity
v uličním
prostoru

Vliv měkkých hraničních linií je podle studie venkovních aktivit v 17 rezidenčních ulicích Melbourne nepochybný. Ze všech zaznamenaných aktivit se jich 69 % odehrávalo v polosoukromých předzahrádkách a v jejich blízkosti. Zbývajících 31 % aktivit se konalo na ulicích.¹⁵

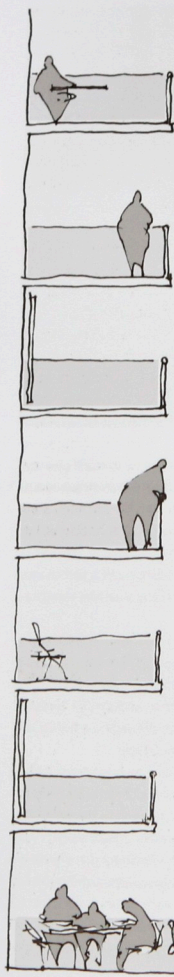
měkké hraniční linie v obytných čtvrtích: příklad Melbourne



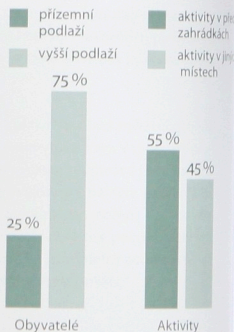
Ulice, které prokazovaly nejvyšší úroveň aktivit, byly ty starší s hustou zástavbou městských domů s malými, pečlivě navrženými venkovními terasami mezi obydlenými a chodníkem. Ze všech aktivit – příchody a odchody, postávání, opravy domu, konverzace a hry – se 69 % odehrávalo v předzahrádkách nebo blízko jejich plotů a branek. Jenom 31 % aktivit se konalo v jiných částech uličního prostoru. Podstatná část těchto aktivit kombinovala pobyt venku – odpočinek, pití kávy a užívání sluníčka – s možností sledovat život na ulici.¹⁶

Předpokladem pro pouliční život byla hustota budov – právě to vybízelo mnohé lidi, aby se ulicemi pohybovali pěšky. Trávit čas na veřejné straně domů má smysl a je zajímavé jediné tehdy, pokud je před domy nějaký pěší život. Ve čtvrti s předzahrádkami a venkovními terasami v průčelí bytových jednotek, kde však na ulicích převládala automobilová doprava, venku před domy skoro nikdo nepobýval.

V kanadském Waterloo a Kitcheneru provedli v roce 1977 sérii výzkumů, které se zaměřily na typické severoamerické rezidenční ulice s hustší zástavbou rodinných domků s verandou a zahrádkou do ulice. Tyto studie zjistily, že model aktivit se podobá modelu z australských rezidenčních ulic. Když autoři studie zkoumali čas věnovaný různým aktivitám, ukázalo se, že tyto činnosti probíhaly v polosoukromých hraničních zónách nebo v jejich blízkosti a činily skoro 89 % života v ulicích.¹⁷ Jak už bylo řečeno, to, co určuje, zda je ulice živá nebo bez života, je spíše počet minut strávených během dne venku než počet lidí, kteří se tam pohybují.



Studie nových kodaňských obytných čtvrtí v roce 2003 ukázaly, že aktivity v polosoukromém venkovním prostoru (a v jeho blízkosti) před jednotkami v parteru představují více než polovinu ze všech venkovních aktivit, třebaže obyvatelé přízemních podlaží představují jenom jednu čtvrtinu obyvatel.¹⁶



měkké hraniční linie – v nových obytných čtvrtích

Měkké hraniční linie před bydlíštěm mají zásadní vliv na rozsah venkovních aktivit (tvrdé hraniční linie v norské obytné čtvrti a měkké hraniční linie v Solbjerg Havn, Frederiksberg, Dánsko).



V polosoukromých předzahrádkách se mohou některé aktivity ze soukromé sféry přesunout do zóny hraniční. Je to bezpečné, pohodlné a lidé mají vizuální kontakt se svým okolím, což je přirozené pro život v ulicích velmi důležité.

Rada studií prováděných v obydlených ulicích Kodaně v roce 1982 ilustruje situaci v ulicích, kde stojí řadové domy s předzahrádkami i bez nich. Studie se prováděly na podobných ulicích s identickým osídlením a srovnatelnými kategoriemi obyvatel. Ve všech výzkumech byla úroveň aktivit v ulicích s měkkými hraničními liniemi dvakrát až třikrát vyšší než v odpovídajících ulicích s tvrdými hraničními liniemi.¹⁹

Výzkum charakteru aktivit v nových obytných čtvrtích vedený v Kodani roku 2005 ukázal, jak jsou v současném urbanistickém kontextu využívány balkony, předzahrádky a jiné typy venkovních prostor. Studie ilustrují obecnou tendenci venkovních aktivit přesunout se z veřejného prostoru do prostoru více soukromého. Podobně jako v dřívějších studiích se i tady ukazuje, že polosoukromý venkovní prostor přímo na úrovni přízemního průčelí bydlíště hraje značnou roli v celkové úrovni života obytných čtvrtí.

Ve zkoumaných čtvrtích mělo polosoukromou přední část 25–33% z celkového počtu obytných jednotek, zatímco aktivity v těchto polosoukromých předzahrádkách představovaly 55% ze všech zaznamenaných aktivit ve čtvrti.²⁰ Je zajímavé, že předzahrádky, kde se mohla blízkost bydlíště, prostoru, zeleně a příjemného místního klimatu kombinovat s kontaktem s okolím, se využívaly daleko víc než balkony, kde jsou prostor, klima a kontakt chudší.





Měkké hraniční linie ve starých městských čtvrtích (Tokio, Japonsko; Sydney, Austrálie; Montreal, Kanada).



Vpravo: Měkké hraniční linie v celém obvodu (Francouzská čtvrť v New Orleans, Louisiana).

Měkké hraniční linie v nových městských čtvrtích (Bagota v Kolumbii a Kapské Město v Jihoafrické republice).



Na protější straně: pouliční život v blízkosti domů a předzahrádek (Jakarta, Indonésie).



měkké hraniční linie – v různém kulturním kontextu

Výzkumy, prováděné během tři desetiletí na různých kontinentech ve velkých i malých městech, městských centrech i na předměstích, jsme již zmínili dříve. Studie přirozeně zahrnovaly čtvrtě a domácnosti reprezentující široké spektrum kultur, životních podmínek a ekonomických standardů. A navíc se modely užívání a kultura domácností časem měnily v souladu se změnami životního stylu, kupní síly a demografie. Vytvářená diskuse o funkci měkkých hraničních linií v kontextu s bydlením musí tedy zahrnovat kulturní a socioekonomické rozměry. Zde však tuto diskusi nepovedeme. Naším tématem je obecnější ilustrace významu měkkých hraničních linií pro vzorce chování ve městě a obytných čtvrtích, možnosti pro lidi procházející těmito oblastmi a příležitosti ke kontaktu mezi vnitřními a vnějšími aktivitami.

jeden čtvereční metr přiléhající k domu nebo deset čtverečních metrů za rohem?

Výše zmíněné studie ukazují jednoznačný obrázek měkkých hraničních linií jako jednoduchého a cenného prvku městské architektury, který je přínosem pro každou ze zmíněných oblastí. Čím budou hraniční linie lákavější a snadněji využitelné, tím bude městský prostor živější. Téměř v každém případě je jeden čtvereční metr přiléhající k domu mnohem užitečnější a užívanější než deset čtverečních metrů za rohem.

živá města a měkké hraniční linie, prosím

Nic nemá větší vliv na život a přitažlivost městského prostoru než aktivní, otevřená a živé hraniční linie. Pokud rytmus městských budov vytvářejí úzké stavební jednotky, hodně vstupních dveří a pečlivě navržené detaily v parteru, podporuje to život v blízkosti budov, a tím i ve městě. Když městské hraniční linie fungují, posiluje se tím městský život. Aktivity se mohou vzájemně doplňovat, bohatství zážitků narůstá, pěší chůze je bezpečnější a vzdálenosti se zdají kratší.

Christopher Alexander ve své knize *A Pattern Language* (1977) shrnuje význam hraničních linií slovy: „Pokud selžou hraniční linie, prostor nikdy neobživne.“²¹

Je možné to říci i téměř takto jednoduše.



Když hraniční linie fungují... Obchodní ulice v londýnském Camdenu a rezidenční čtvrť se schodišti (Brooklyn, New York).

Živé město – průběh, čas, množství a přivzání

města živá – a neživá

Předchozí kapitola o fungování smyslů a lidském měřítku popsala, jak urbanistické principy, které se soustřeďovaly na velkorysá dopravní řešení a na introvertní budovy, v kombinaci se všeobecným zmatením měřítka, vyústily v neosobní a strohá města. Tato opuštěná a nepřívětivá města jsou vedlejším produktem plánů, které měly jiné priority.

Městský život byl ve starých tradičních městech samozřejmostí až do poloviny padesátých let. Lidé si městského života velmi vážili, a měli k tomu důvod. V mnoha částech světa dnes není městský život samozřejmou věcí, ale cenným a relativně omezeným zdrojem, s nímž musí urbanisté zacházet opatrně. Změny ve společnosti i v plánovacích metodách od té doby výrazně proměnily situaci.

V této kapitole se pokusíme načrtnout metody, které mohou být využity k posílení života ve městech. Nabízejí se zde různé nástroje jako cesty k oživení lidského rozměru v závislosti na tom, jaká situace a jaké úkoly jsou aktuální.

živá města – produkt pečlivého plánování

V aktivním živém městě je žádoucí a ceněnou kvalitou vitalita, ale i poklid a ticho. Argumentace na podporu živého města neměla za cíl vyvolat ve městě maximum života na maximálním množství míst.

Problémem jsou však především bezútesné oblasti vyrůstající bez pomoci v nových městských čtvrtích. Dosažení takového výsledku totiž nevyžaduje žádnou velkou snahu. K tomu, aby ve městě vznikla kombinace živých a klidných míst, se předpokládá důkladné a soustředěné úsilí.

Jestliže je cílem rozvíjet města, kde má přednost lidské měřítko a vzájemné setkávání lidí, města, která mají lákat k chůzi a jízdě na kolech, pak musíme přijmout zásadní požadavek: na povzbuzení a podpoře života ve městech je nutné pečlivě pracovat.

Je důležité si zapamatovat, že řešení nespočívá v jednoduchých ustálených zásadách, které se týkají hustoty a zvyšujícího se počtu lidí v budovách, ale v pečlivé práci s městským životem jako procesem a hlavním lákadlem, a to na mnoha frontách.

Klíčová slova pro tuto práci jsou proces, pobídky, městská kvalita, veledůležitý faktor času a lákavé hraniční zóny.

Od té doby, co auta dobyla ulice, se nedílnou součástí denního života ve městech po celém světě staly obavy a strach.



Cyklisté v mnoha městech, která stále nemají dostatečnou cyklistickou infrastrukturu, se nacházejí v mimořádně zranitelné pozici. Japonská dopravní značka ukazuje, že jezdit na kole po chodnících není dobrá alternativa.



3.2 Bezpečné město

Bezpečné město

pocit bezpečí ve městě – životně důležitá městská kvalita

Pokud si přejeme, aby si lidé osvojili městský prostor, pak se v něm musí cítit bezpečně – to je zcela zásadní požadavek. Obecně lze říci, že život i lidé sami činí město lákavější a bezpečnější, ať ve smyslu bezpečí zažitého nebo domnělého.

V této části knihy se budeme zabývat problémem bezpečného města – s cílem zajistit pocit bezpečí tím, že zdůrazníme motivaci k pohybu pěšky, na kole a k delšímu setrvání ve městě. Naše diskuse se zaměří na dva významné sektory, kde požadavku na bezpečnost v městském prostoru může učinit zádosť cílené úsilí: zaměříme se na dopravní bezpečnost a prevenci kriminality.

Bezpečnost a doprava

více místa pro auta – jako dominantní městská politika?

Za více než padesát let, od té doby, co auta vtrhla do měst, se zrychlila automobilová doprava a prudce narostl počet nehod. Ještě výrazněji pak vzrostly obavy z dopravních nehod, což mělo dramatický dopad na chodce i cyklisty a na jejich potěšení z pohybu po městě. Se vzrůstajícím počtem automobilů v ulicích se politici i dopravní projektanti zaměřovali na to, aby pro automobilovou dopravu a parkování vytvořili ještě více místa.

Podmínky pro chodce a cyklisty se tím ještě zhoršily. Úzké chodníky se postupně zaplnily dopravními značkami, parkovacími automaty, sloupky, pouličními lampami a jinými překážkami, které sem byly umístěny proto, „aby nestály v cestě“. Rozumí se tím, že nemají být „v cestě“ důležitější motorizované dopravě“. K fyzickým překážkám přibývají častá přerušování rytmu chůze, dlouhé čekání u semaforů, potíže na křižovatkách i v bezútesných podzemních tunelech a na vyvýšených nadchodech. Všechny tyto příklady městské organizace mají jeden účel: poskytnout více prostoru a lepší podmínky automobilům. V důsledku toho se chůze stává obtížnější a mnohem méně atraktivní.

Podmínky pro jízdní kola jsou na mnoha místech ještě horší: cyklostezky byly většinou opomenuty úplně nebo existují tzv. „cyklopruhy“,

Koncept sdílených nebo kompletních ulic navrhuje rovnost všech účastníků dopravy, což je hold utopie. Integrace různých typů dopravy nebude vyhovující, pokud chodci nedostanou jasnou přednost (sdílený prostor v holandském Harenu a ulice s předností chodců v Kodani).



tedy nebezpečné pásy vyznačené na silnici hned vedle rychle jedoucích aut. Anebo tam žádná infrastruktura pro cyklisty není, a tak to musí zvládnout, jak nejlépe umí.

Po celou dobu invaze automobilů se města pokoušela cyklistického provozu na ulicích zbavit. Riziko nehody s chodcem a cyklistou bylo při růstu automobilového provozu velké a obavy z nehody ještě větší.

značné rozdíly v různých částech světa – ale přesně tytéž problémy

Mnoho evropských zemí a Severní Ameriky, které zažily automobilovou invazi nejdříve, pozorovaly každým rokem zhoršující se kvalitu měst. Objevily se početné negativní reakce a jako odpověď vznikaly nové principy dopravního projektování. V jiných zemích, kde se ekonomika rozvíjela pomaleji a skromněji, začala automobilová invaze do měst jen o něco později. V každém případě je výsledkem prudké zhoršení podmínek pro chodce i jízdu na kolech.

moderní dopravní plánování zajišťuje lepší rovnováhu mezi různými druhy dopravy

ve smíšeném provozu musí mít chodci přednost

Ve městech, v nichž automobilová invaze začala nejdříve a trvala desetky let, vidíme dnes silný odpor proti krátkozrakému zaměření na automobily, které zasadilo městskému životu i jízdu na kolech opravdu kruté rány.

V mnoha zemích, a zvláště v Evropě, se dopravní projektování ve 21. století – ve srovnání s projektováním před dvaceti či třiceti lety – zásadně změnilo. Postupně byl uznán význam pěší a cyklistické dopravy a důležitost jejího prosazování. Lepší pochopení podstaty a příčin dopravních nehod výrazně rozšířilo možnosti projektových řešení.

Když v 60. letech zavedli v Evropě první pěší zóny, existovaly vlastně jen dva uliční modely: jeden pro provoz vozidel, druhý pro chodce. Od té doby se vyvinuly další typy ulic a dopravních řešení, takže dnes mají dopravní projektanti na výběr opravdu širokou škálu: ulice pouze pro vozidla, bulváry, ulice s provozem o rychlosti 30 km/h, ulice s předností pro chodce, zóny s rychlostí 20 km/h, ulice pro chodce a vozy městské dopravy, ulice pro chodce a bicykly a ulice pouze pro pěší. Zkušenosti z uplynulých let podporily vyšší bezpečnost a pohodlí při chůzi i jízdě na kole.

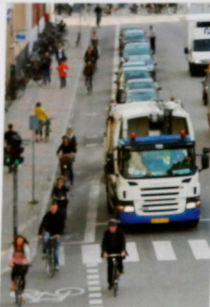
Při volbě uličního typu a dopravního řešení je důležité začít u lidského měřítka. Je třeba, aby se lidé mohli po městech pohybovat pohodlně a bezpečně, ať pěšky, nebo na kole, a zvláštní pozornost musí projektanti věnovat dětem, mládeži, seniorům a lidem se zdravotním postižením. Nejdůležitějším zájmem musí být kvalita a bezpečnost pěších.

Některé novější urbanistické ideologie vycházející z nehodových statistik tvrdí, že riziko nehody je možné redukovat smíšením typů dopravy na stejné ulici pod hlavičkou „sdílený prostor“.

Základní myšlenkou tak zvaných „sdílených ulic“ je to, že nákladním i osobním automobilům, motocyklům, cyklistům i chodcům každého věku dávají příležitost cestovat klidně vedle sebe a být v přímém očním kontaktu. K vážným nehodám bude za těchto podmínek docházet zřídka, aspoň se tak předpokládá, protože chodci a cyklisté musí být za všech okolností mimořádně opatrní.

Samozřejmě, pokud budou účastníci provozu dostatečně vyděšeni a ostražití, žádné neštěstí se zřejmě nephohodí. Z hlediska důstojnosti a kvality je to však vysoká cena. Děti nelze pořádkem držet na uzdu, senioři a lidi se sníženou pohyblivostí to možná přinutí k tomu, že od chůze úplně upustí. V každé debatě o lidech a dopravní bezpečnosti je nutné vážít riziko nehod oproti kvalitě pro chodce a cyklisty. I nadále se v moderním dopravním plánování většinou věnuje kvalitě městského života příliš malá pozornost.

Smíšené typy provozu jsou jistě možné, ale ne ve smyslu rovnosti, která vyplývá z konceptu sdílené ulice. Jak po léta ukazovaly britské „home zones“, holandské „woonerfs“, skandinávské „sivegader“, tedy „obytné zóny“, chodcům se může dařit mezi ostatními účastníky provozu jen



Kodaňský styl cyklistických dopravních pruhů je výhodný, protože využívá zaparkovaných aut k ochraně cyklistů (pauliční scény z Kodané).



Princip, který cyklistům velí jezdit vně řady parkujících aut, problémy s bezpečností neřeší. Nicméně pomáhá chránit zaparkované vozy!

pragmatické, flexibilní a ohleduplné plánování dopravy

tehdy, dokud bude naprosto jasné, že veškerý pohyb je založen na premisách pěších. Smíšené dopravní řešení musí buď upřednostnit chodce, anebo dopravu přiměřeně oddělit.²²

Existence nových typů ulic a strategií, které dovedou zajistit bezpečnost chodců i cyklistů, a zároveň umožní zásobovacím vozům přivážet zboží, to je vždy důvod k potlesku.

Projektanti musí projekt od projektu zvažovat, jaký typ ulice a jaký stupeň dopravní integrace bude nejlepším řešením. Rozhodujícím faktorem musí vždy být skutečná a pocítovaná bezpečnost chodců. Motorizovaná doprava nemá přirozené právo k tomu, aby měla vjezd povolen kamkoliv. Všeobecně se uznává, že automobily nejsou vítány v parcích, u knihoven, komunitních center a obytných domů. Výhody nempustit auta úplně všude jsou zřejmé, takže i když existují přesvědčivé

benátský princip – jako inspirace

V Benátkách se změna od rychlé dopravy k dopravě pomalé děje spíše na hranicích města než u domovních dveří. Pro současné představy o vytváření živého, bezpečného a trvale udržitelného zdravého města je to zajímavá a podnětná.



argumenty, proč automobilovou dopravu tolerovat na všech cestách až k domovním dveřím, na druhé straně se nabízejí stejně dobré argumenty, proč v okolí obytných čtvrtí zříditi území bez aut.

Provoz v Benátkách fungoval po staletí podle zásady, že přechod z rychlé dopravy k dopravě pomalé se neodehrává u domovních dveří, ale na hranicích města. Chceme-li dát přednost městské kvalitě, benátský princip nelze překonat. Jak už jsme zmínili dříve, pro koexistenci pěší a motorizované dopravy bylo vyvinuto několik možných variant. Ačkoli tyto možnosti otevírají nové dveře, zároveň také vytvářejí nové problémy.

Pokud si pěší člověk v Benátkách myslí, že ve srovnání s vizí opravdového města pro lidi představují mnohá z nedávných dopravních řešení různé formy kompromisu, můžeme mu tuto myšlenku odpustit. Anebo jinak: v Benátkách je lehké se domnívat, že „jen jediná věc je lepší než pomalé auto – totiž žádné auto“.

Ovšem, jak jsme už také řekli, důležité je být pragmatický a přizpůsobivý. Existuje mnoho prospěšných nových kompromisů, ty je však třeba vyhodnotit a pečlivě vybrat.



Nadbytek mříží, plotů, zákazů a kamer signalizuje nedostatek bezpečí a strach, který se vkrádá do měst po celém světě. Vpravo nahoře: Bytový dům v Pekingu.



Vpravo: Obytné ulice v peruánské Limě a jejich přeměna v ohrazená společenství.

Ochrana a bezpečnost

bezpečné město – otevřeně město

UV v první kapitole své knihy *The Death and Life of Great American Cities* z roku 1961 probírá Jane Jacobsová význam bezpečí na ulicích. Popisuje formy prevence kriminality prostřednictvím pouličního života, měsíčním funkcí v budovách a péči obyvatel o veřejný prostor.²⁹ Její výrazy „hlídači ulice“ a „oči na ulici“ se staly integrální součástí urbanistické terminologie.

Možnost bezpečně procházet městským prostorem je nezbytný předpoklad pro vytvoření motivujících, funkčních měst pro člověka. Pociť bezpečí je pro život ve městě zcela zásadní.

Diskuse o bezpečnosti má obecně i podrobnější dimenze. Obecným záměrem je udržovat a podporovat vizi otevřené společnosti, v níž se mohou lidé ze všech socioekonomických skupin pohybovat ve veřejném prostoru města. Uvnitř tohoto obecného rámce lze bezpečnost ve městě podporovat důkladně promyšleným řešením jednotlivých detailů.

bezpečnost a společnost

Veďle idealistických představ o bezpečných městech stojí realita mnoha městských společenství. Sociální a ekonomická nerovnost tvoří pozadí pro vysokou míru kriminality a pro soukromé nebo polosoukromé pokusy chránit svůj majetek a soukromý život.

Opevněné domy s ostatným drátem a železnými mřížemi, bezpečnostní hlídky křižující rezidenční čtvrti, ochranka stojící před obchody a bankami, nápisy, které vyhrožují „ozbrojenou reakcí“ před domy v exkluzivních čtvrtích, komunity oddělené branami: to všechno jsou příklady, jak se lidé pokoušejí chránit sami sebe před vpádem a neoprávněným útokem na soukromý majetek. Tyto příklady také ilustrují všeobecný ústup některých skupin obyvatelstva do soukromé sféry.

Je důležité upozornit na to, že jednoduchá urbanistická řešení prevence kriminality příliš nepomáhají tam, kde vzrůstající pocit nejistoty je často hluboce zakořeněný v sociálních podmínkách. Na druhé straně existuje hodně městských komunit, kde je dosud méně mříží, včetně problematických městských čtvrtí. V těchto oblastech je potřeba velmi usilovně pracovat, aby se zabránilo stažení obyvatelstva za závory a ostatné dráty.

V jiných částech světa existují města a společenství, jejichž kulturní tradice, rodinné vztahy a sociální struktura drží kriminalitu na nízké úrovni bez ohledu na ekonomickou nerovnost.

Závěrem lze říci, že téměř v každé situaci existují dobré důvody k důkladné práci, která může posílit skutečnou i pocítovanou bezpečnost. Je to zásadní podmínka pro užívání veřejného prostoru města.



Když se setmí, může světlo z budov na městských ulicích významně přispívat k pocitu bezpečí. Nahoře: Pekařství v jordánském Ammánu a Apple Store v australském Sydney.



život v budovách znamená bezpečnější ulice



měkké hraniční linie znamenají bezpečnější města

V centru Kodaně žije sedm tisíc lidí a za zimních večerů je na ulicích vidět přibližně sedm tisíc rozsvícených oken.²⁴

Přesuneme-li pozornost od ochrany soukromé sféry k obecné diskusi o pocitu bezpečí ve veřejném prostoru, objevíme jednoznačné spojení mezi cílem podporovat městský život a mezi touhou po bezpečí.

Život ve městě znamená bezpečnější města – a bezpečná města nabízejí více života

Jestliže podporujeme městský život tím, že více lidí chodí veřejným prostorem pěšky a tráví tam čas, pak se skutečně i pocítované bezpečí téměř v každé situaci zvýší. Přítomnost ostatních naznačuje, že místo je přijatelné, dobré a bezpečné. Jsou zde „oči v ulici“ a často rovněž „oči na ulici“, protože pro lidi v okolních budovách začne být zajímavé a důležité

sledovat, co se na ulici děje. Když lidé zařizují ve městě své obvyklé denní záležitosti, získávají jak prostor města, tak i lidi, kteří ho využívají, větší význam, a proto je důležité dávat pozor a sledovat dění kolem sebe. Ze živého města se stává ceněné město, a tedy také bezpečnější město.

Bezpečnost ve městě je ovlivňována životem na ulici, ale důležitou roli hraje také život podél ulice. Městské čtvrti se smíšenými funkcemi poskytují po celý den více aktivit uvnitř budov i v jejich okolí. Zejména bydlení znamená dobré napojení na důležité veřejný prostor města a výrazné posílení reálného i pocítovaného bezpečí večer i v noci. Takže i když je ulice pustá, světla z oken v obytných čtvrtích vysílají uklidňující signál, že lidé jsou blízko.

V centru Kodaně žije přibližně 7000 obyvatel. Chodce, kteří procházejí za zimních večerů městem, může potěšit světlo asi ze 7000 rozsvícených oken.²⁵ Blízký vztah k bydlíšti a obyvatelům hraje v pocitu bezpečí klíčovou roli. Městští projektanti obvykle postupují tak, že mísí bydlení s dalšími funkcemi, což se považuje za dobrou strategii pro prevenci kriminality. Zvyšuje se tak pocit bezpečí podél všech důležitých ulic, které používají chodci i cyklisté. Tato strategie dobře funguje v centru Kodaně, kde se nacházejí budovy s pěti a šesti podlažími a je zde dobrý vizuální kontakt mezi byty a uličním prostorem. V Sydney tato strategie tak dobře nefunguje. Ačkoli v srdci australské metropole žije 15 000 lidí, byty jsou obvykle od desátého do padesátého poschodí nad úrovní ulice, takže nikdo, kdo žije výš, nevidí, co se děje dole na ulici.

Podoba přízemního podlaží budov má mimořádně velký vliv na život a přitažlivost městského prostoru. Přízemí je to, co vnímáme, když procházíme kolem budov. A také lidé zevnitř, z nižších poschodí mohou sledovat, co se děje venku, a naopak.

Jestliže je přízemí přívětivé, „měkké“, a zejména zalidněné, obklopuje chodce lidská aktivita. Dokonce i v noci, když se v kavárnách a předzahradkách téměř nic neděje, poskytují parkující kola, květiny, nábytek a zapomenuté hračky uklidňující svědectví života a blízkosti jiných lidí. Pociť bezpečí v noční ulici pomáhá zvýšit proudění světla z výloh obchodů, kanceláří a bytů.

Měkké hraniční zóny dávají lidem najevo, že jsou ve městě vítáni. Naproti tomu ulice s obchůdky, které jsou mimo otvírací dobu zamčený za pevnými kovovými roletami, vyvolávají pocit odmítnutí a nejistoty. Ulice jsou večer temné a pusté a stejně tak ani o vikendech a svátcích není důvod, proč se zde zdržovat. Vzhledem k obecnému přání bezpečných měst a přívětivého parteru je dobré upřednostnit na fasádách otevřené kovové mříže nebo jiné průhledné typy, které na jedné straně ochrání zboží, ale na druhé straně zároveň umožní, aby světlo proudilo na ulici, a dopřálo tak nočním chodcům radost z pohledu do vykladů.



Také vysoké budovy podél ulic mohou být usazeny lehce a elegantně a změkčovat přechody mezi exteriérem a interiérem (Lloyd's of London, Architekti: Richard Rogers Partnership, 1978–89).



běžné zájmy znamenají bezpečnější města



jasně oddělená teritoria znamenají bezpečnější města



Měkké hraniční linie na čínské obchodní ulici a obytná čtvrť v dánském Frederiksbergu. V každém případě znamenají měkké přechody více aktivit ve venkovním prostoru a větší bezpečnost.

Život v ulicích, smíšené funkce podél ulic a přívětivé hraniční zóny jsou důležitými kvalitami pro příjemná města – také z hlediska bezpečnosti a ochrany. Dokonalým receptem na nedůvěryhodné městské prostředí je přesný opak: ulice bez života, monofunkční budovy zbarvené po většinu dne aktivy, zavřená, pustá a tmavá průčelí. Na tento seznam můžeme ještě přidat nedostatečné osvětlení, pusté průchody a tunely pro pěší, tmavá zákoutí, úkryty a příliš mnoho keřů.

Tváří v tvář tomuto spíše depresivnímu scénáři je důležité připomenout, že téměř všechna lákadla, která mají lidi pobízet k chůzi, jízdě na kole a pobytu v městském prostoru, budou také přispívat k většímu pocitu bezpečí.

Dalším příspěvkem k našemu pocitu bezpečí je dobré dispoziční uspořádání města, které nám pomáhá snadno najít cestu. Pokud můžeme bez váhání a bloudění najít místo, které hledáme, je to známka dobré urbanistické kvality. Jasná struktura a organizace nevyžaduje obrovské dimenze ani široké rovné cesty z jednoho místa na druhé. Působí příjemně, když se ulice klikatí a uliční síť je pestrá. Je však důležité, aby jednotlivá spojení v této síti měla jasnou vizuální charakteristiku, aby prostor měl osobitý charakter a aby důležité ulice byly rozeznatelné od těch méně důležitých. Nápis, směrovky a dobré noční osvětlení jsou základními prvky vztahu mezi městskou strukturou, smyslem lokality a mezi pocitem bezpečí při procházení městem.

V kapitole o lidských smyslech byla řeč o tom, jak se při různých typech komunikace mezi lidmi používají rozdílné vzdálenosti a jak lidé neustále využívají odstup k upevnování povahy a intenzity kontaktů. Interakce s jinými lidmi a ochrana naší soukromé sféry jsou dvě strany téže mince. Stejně jako těsný kontakt vyžaduje přesné vymezení teritoria, tak jasná artikulace soukromého a veřejného teritoria na větší scéně je důležitou podmínkou pro sociální příležitosti a pocit bezpečí.

Lidská společnost je nenápadně organizovaná okolo různých sociálních struktur, které definují a posilují individuální pocit příslušnosti a bezpečnosti. Univerzitní student je součástí struktury – fakulty, katedry, třídy, studijní skupiny, které tuto strukturu tvoří. Pracoviště mají zase divize, oddělení a týmy. Města mají obvody, čtvrti, obytné komplexy a jednotlivá obydlí. Při spojení známých názvů a výrazných znamení pomáhají tyto struktury samy posilovat pocit příslušnosti k větší entitě i pocit bezpečí, a to jak v jednotlivých skupinách, v domácnostech i pro jednotlivce.

Bezpečnost a schopnost orientace je posilována jasným fyzickým vymezením prostoru. Tabule na hranici města nám oznamuje, že se nyní vstupujeme do městského prostoru. Také čtvrti mohou být označeny symboly nebo branami, jak je známe z čínských čtvrtí mnoha amerických měst. I městské části a jednotlivé ulice lze označit cedulemi, branami či



Vlevo: Kadaňský obytný komplex Sibelius Park spolupracoval s Dánskou radou pro prevenci kriminality na pečlivé definici soukromého, polosoukromého, poloveřejného a veřejného teritoria v komplexu. Následující průzkumy ukázaly, že je tam méně kriminality a větší bezpečnost než v jiných podobných zástavbách.²⁶

a sice vybudováním polosoukromých a poloveřejných přechodových zón, bude pravděpodobnost kontaktu mezi zónami vyšší a obyvatelé získají možnost kontakty regulovat a chránit soukromý život. Přechodová zóna, která má dobré proporce, udrží události v pohodlné vzdálenosti „na délku paže“.

V předchozí části jsme diskutovali o měkkých hraničních liniích a jejich významu pro život ve městě. Zdůrazníme znovu, že hraniční zóny, verandy a předzáhrádky jsou rozhodujícím příspěvkem k oživení veřejného prostoru. Tyto přechodové zóny mezi soukromou a veřejnou sférou musí být pečlivě členěny, aby se dalo jasně rozlišit mezi tím, co je soukromé, a tím, co je veřejné.

Změny v dlažbě, terénní úpravy, mobiliář, ploty, brány a markýzy vyznačují, kde končí veřejný prostor a začínají plně soukromé nebo polosoukromé přechodové zóny. Výškové rozdíly, stupně a schodiště mohou také naznačovat přechodovou zónu a vytvářet rozhodující a nezbytný předpoklad k tomu, aby měkké hraniční linie fungovaly jako spojnice mezi vnitřkem a vnějškem, mezi soukromým a veřejným.

Jediné tehdy, když jsou teritoria jasně vyznačena, dostane se soukromé sféře také ověření míry ochrany, jaké je třeba, aby lidé mohli udržovat kontakt s ostatními, a tak přispívat k životu ve městě.

Měkká hraniční linie a jasny rozdíl mezi veřejným, polosoukromým a soukromým prostorem poskytují dobrou příležitost dát najevo, kde žijete, a vyzdobit si prostor svými oblíbenými květinami (Almere, Holandsko).



symbolickými portály. A příchod do obytného komplexu se dá vyznačit bránou a tabulí s uvítáním nápisem.

Označení a popsání struktury a pocit příslušnosti na všech zmíněných úrovních pomáhá jak skupinám, tak jednotlivcům posílit pocit bezpečí. Lidé, kteří v té oblasti žijí, budou uvažovat: to je moje město, moje čtvrť a moje ulice, zatímco lidé zvenčí si budou říkat: právě jsem na návštěvě v jejich městě, čtvrti nebo ulici.

Průkopnická práce Oscara Newmana v oblasti prevence kriminality ukázala na „hájitelném prostoru“ pevné pouto mezi jasně definovanou teritoriální příslušností a bezpečností. Newman předložil pádný argument pro důslednou práci s jasnou hierarchií v městském plánování, která vede k posílení skutečné i pocítované bezpečnosti.²⁷

Také v malém měřítku – zvláště v případě individuálního bydlení – je pro kontakt s jinými lidmi a pro ochranu soukromé sféry zásadní, aby byla jasně vycílena teritoria a určena příslušnost k nim. Tam, kde je snaha odstupňovat a změkčit přechody mezi soukromým a veřejným územím,

měkké přechody mezi soukromým a veřejným prostorem, prosím

Sloupcový graf ukazuje neuvěřitelný rozdíl ve spotřebě energie ve městech v různých částech světa. Ukazuje také možnosti, jak snížit spotřebu energie pomocí větších investic do hromadné dopravy a cyklistiky, jak se stalo v Evropě a Asii. Foto: australské Brisbane je jedním z měst, kde ještě nedemontovali dálnici podél řeky.



Kodaňské bicykly ušetří 90 000 tun CO₂ za rok. Balon ukazuje velikost jedné tuny CO₂.



Pěší doprava a doprava na kolech ušetří ve městě mnoho prostoru. Cyklostezky mají prostor pro pětikrát větší provoz než jízdní pruhy pro automobily. Chodníky mají prostor pro zokráť více cestujících než automobilové jízdní pruhy. Deset parkujících bicyklů se snadno vejde na jedno parkovací místo pro auto.



klima, zdroje a „zelené“ městské plánování

pěší a cyklistické město – důležitý krok k větší udržitelnosti

pěší a cyklistická doprava zabírá méně prostoru

3.3 Udržitelné město

Zájem o plánování udržitelných měst roste, a jsou k tomu dobré důvody. Za celosvětovou snahou o zvýšení udržitelnosti měst stojí silná motivace vyplývající z vyčerpání fosilních paliv, stupňujícího se znečištění, emisí uhlíku a výsledného ohrožení klimatu.

Koncept udržitelnosti, tak jak ho města aplikují, má široký záběr; spotřeba energie a emise budov jsou jen jedním z problémů. Dalšími klíčovými oblastmi jsou průmyslová produkce, zásobování energií a vodou, odpadové hospodářství a řízení dopravy. Doprava je zvláště důležitou položkou na zeleném účetním listu, protože je zodpovědná za mohutnou spotřebu energie a z toho vyplývající silné znečištění a uhlíkové emise. Ve Spojených státech tvoří podíl uhlíkových emisí z dopravy více než 28%.²⁹

Upřednostňováním chodců a dopravy na kolech by se mohl změnit profil dopravního sektoru a mohl by to být důležitý prvek v celkové politice udržitelnosti.

Pěší a cyklistická doprava využívá méně zdrojů i dopad na životní prostředí je menší než u jiných forem přepravy. Uživatelé šetří energii, a navíc je tento druh dopravy laciný, tichý a čistý.

Na danou vzdálenost je poměr spotřeby energie při jízdě na kole k chůzi a k jízdě automobilem jedna ku třem a ku 60 energetickým jednotkám. Jinými slovy, jízda na kole vám umožní dosáhnout třikrát delší vzdálenost než chůze při stejném výdeji energie. Automobil spotřebuje 60krát víc energie než bicykl a zokráť více než chůze.

Pěší a cyklistická doprava městský prostor nezahtlí. Chodci mají velmi skromné požadavky: dva chodníky o šířce 3,5 metru nebo ulice pro pěší o šíři sedmi metrů zvládnou 20 000 lidí za hodinu. Dvě cyklostezky široké dva metry postačí pro 10 000 cyklistů za hodinu. Dvouprúdová obousměrná ulice propustí ve špičce za hodinu 1000 až 2000 automobilů.

Typická cyklostezka může tudíž přepravit pětikrát více lidí než automobilový jízdní pruh. A pokud jde o parkování, prostor pro deset kol představuje jedno obvyklé parkovací místo. Pěší a cyklistická doprava šetří prostor a tím, že redukuje znečištění a uhlíkové emise, zmenšuje také ekologickou stopu.

Možnost pohodlně chodit, čekat a vozit se, to jsou významné devizy kvalitní hromadné dopravy. Důležitou stránkou je kvalita pěších cest a pohodlné zastávky (autobusová zastávka v San José v Kostarice a lidé dojíždějící vlakem v jihufrankfém Kapském Městě).

Dole: Tramvaj v německém Freiburgu ukazuje svůj potenciální přínos.



větší rozvoj cyklistické dopravy otvírá silné perspektivy po celém světě

Zohledňování pěší a cyklistické dopravy může ještě víc usnadnit přechod od automobilů k pěší a cyklistické dopravě. Čím více lidí bude chodit pěšky nebo jezdit na kole a čím větší vzdálenosti urazí, tím větší užitek to přinese celkové kvalitě města a životního prostředí. Velké výhody poskytují zejména posílení cyklistické dopravy.

S přihlédnutím k topografii, klimatu a struktuře mnoha měst na celém světě by bylo zavedení nebo posílení cyklistické dopravy jednoduché a laciné. A navíc, kromě mnoha přímých výhod této dopravy ve městech, budou bicykly také schopny zmírnit část dopravního zatížení.

Například omezení automobilové dopravy v Kodani znamenalo, že cyklisté v roce 2008 představovali 37% dojíždějících do práce.³⁹

V kolumbijské Bogotě mohutně zesílil pěší i cyklistický provoz jako výsledek celkové dopravní politiky. Ukazuje to obrovský potenciál mnoha rozvojových zemí, jak – s relativně skromnou investicí – zvýšit mobilitu drtivě většiny svých obyvatel a současně omezit dopad na životní prostředí.

kvalitní městský prostor – podstatná podmínka pro kvalitní systém veřejné dopravy

Příjemná městská krajina a dobrý systém veřejné dopravy jsou dvě strany jedné mince. Vhodná vzdálenost k zastávkám a k nádražím má přímý vliv na efektivitu a kvalitu veřejných dopravních systémů.

Na celou cestu z domu k cíli a zpět se musí pohlížet jako na celek. Dobré pěší i cyklistické trasy a dobré vybavení na zastávkách jsou důležité elementy, které zajišťují – ve dne i v noci – pohodlí a pocit bezpečí.

Transport Oriented Developments

Po celém světě lidé rozvíjejí program Transport Oriented Developments (Rozvoj zaměřený na přepravu, zkratka TOD), který se soustřeďuje na souhrn pěších a cyklistických struktur se sítí hromadné dopravy.

Města fungující podle programu TOD jsou obvykle postavena kolem systému lehké železniční dopravy obklopené relativně hustou zastávkou. Tato struktura je podmínkou, protože poskytuje dostatečné množství obydlí a pracovních míst s rozumnou pěší i cyklistickou vzdáleností ke stanicím. Kompaktní města s krátkými pěšími vzdálenostmi a kvalitním městským prostorem skýtají četné další environmentální výhody, jako například krátké zásobovací tratě a omezený zábor území.

Před vpádem automobilů fungovala všechna stará města dobře – jako podle principů TOD. Klasickým příkladem jsou opět Benátky. Veřejnou dopravu zvládají trajekty, které provozují mnoho linek s častými zastávkami a vytvářejí jemně tkanivo dopravní sítě. Žádná adresa ve městě není dál než 200–300 metrů od nejbližší zastávky a chůze krásnými ulicemi a náměstími je významnou součástí celé cesty.





městský prostor a sociální udržitelnost

Sociální udržitelnost je velký a náročný koncept. Jeho součástí je snaha poskytnout různým skupinám společnosti příležitost rovného přístupu do veřejného prostoru i možnost volného pohybu po městě. Opravdovou podporou rovnosti je, když mohou lidé chodit pěšky a jezdit na kolech v propojení s veřejnou dopravou. Lidé bez aut musí mít přístup k tomu, co město nabízí, včetně běžných každodenních příležitostí, aniž by je omezovaly špatné dopravní možnosti.

Sociální udržitelnost má také významný demokratický rozměr, který upřednostňuje rovný přístup k potkávání „jiných“ ve veřejném prostoru. Obecným předpokladem je zde snadno dostupný, přívětivý veřejný prostor, který slouží jako atraktivní prostředí jak pro organizovanou, tak pro neformální setkání.



základní potřeby – a sociální udržitelnost

Na světě přirozeně existují rozdíly v potřebách a příležitostech bohatých a chudých měst. Je důležité zdůraznit myšlenku, že vyspělé země se musí více zaměřit na sociální udržitelnost, která je nezbytná pro vytváření dobře fungujícího a přitažlivého města pro každého.

Problémy jsou mnohem nálehavější v nízkopříjmových městských společnostech, protože propast mezi bohatými a chudými je obrovská a rozsáhlá chudoba omezuje příležitosti opomíjených skupin obyvatel. Poprat se s problémy takových společností vyžaduje nové nastavení priorit, vizionářskou městskou politiku a schopné vedení, jak to předvedli v kolumbijské Bogotě v období kolem roku 2000.



živá města a sociální udržitelnost

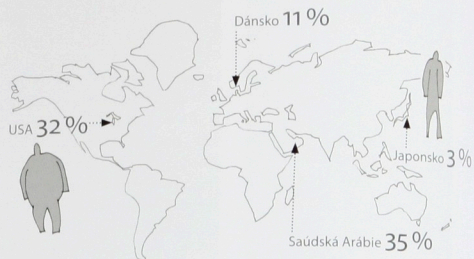
Principy, které tvoří základ při vytváření živého města, podporují také plány na sociální udržitelnost. Živé město se pokouší čelit trendu, kdy se lidé stahují do opevněných komunit, a prosazuje myšlenku města, které je přístupné a přitažlivé pro všechny skupiny společnosti. Město je nazíráno jako místo sloužící demokratické funkci, kde se lidé setkávají se sociální nerovností, a pokud sdílejí stejný městský prostor, získávají tím větší vzájemné pochopení. Koncept udržitelnosti také nepřímo velí, abychom mysleli na budoucí generace. Také ony musí být považovány za společenství tohoto světa, který je čím dál víc urbanizovaný. Je nezbytné, aby město počítalo se všemi a bylo tam místo pro každého.

Pokusy měst o docílení sociální udržitelnosti musí sahát daleko za fyzické struktury. Jestliže se města snaží, aby byla funkční, je třeba se zaměřit na všechny aspekty: od fyzického prostředí a sociálních institucí až k méně zřejmým kulturním aspektům, které mají velký význam v tom, jak vnímáme jednotlivé čtvrti a celé městské společenství.

sedavý život za volantem a u počítače

Nečinné sezení za volantem a u počítačů se rychle mění ve vážný zdravotní problém. V zemích, kde přirozený pohyb není součástí každodenních aktivit, se v posledních letech stala z obezity epidemie.

Počet obezích v dospělé části populace (≥ 15 let)³¹



Tam, kde chůze a jízda na kole není součástí denního programu, musí lidé o poledních přestávkách běhat, aby udělali něco pro své zdraví. Jiná možnost: zařízení jako Park 'n Sweat, sedm parkovacích pater s dvoupodchodovým fitcentrem nahore (Atlanta, Georgia).



3.4 Zdravé město

kvalitní městský prostor – hodnotný příspěvek ke zdravotní politice

sedavý způsob života za volantem a u počítače

Zdraví a městské plánování a jejich vzájemné ovlivňování je komplexní téma. V této části se naše debata omezí na zdraví a zdravotní politiku ve vztahu k uplatnění lidského měřítka v plánování města.

Mnoho společenských změn v ekonomicky vyspělém světě vedlo k novým problémům zdravotní politiky. Manuální práci minulosti většinou nahradila sedavá práce, auta se stala neuvěřitelně dominantním způsobem dopravy a jednoduché aktivity jako chůze do schodů byly nahrazeny jízdou na pohyblivých schodištích a ve výtazích. Když k tomu ještě přičteme, kolik času strávíme doma v pohodlných židličkách při sledování televize, dostaneme model, v němž mnoho lidí nemá přirozenou možnost pravidelně používat energii vlastního těla. Špatné stravovací návyky, přejídání a konzumace tučných jídel tento problém často zhoršují.

Jednotlivé státy postupně připouštějí, že problém má epidemické rozměry. Sledujeme-li vývoj epidemické obezity v USA, nabízí se nám dramatické čtení.

Problém se v jednotlivých státech každým rokem šířil a situace se postupně zhoršovala. Počet lidí s nadváhou zůstával ve Spojených státech od šedesátých let poměrně konstantní, rapidně se ale zvedal počet lidí vysloveně obezích. Obezita je u lidí definována hodnotou vyšší než 30 BMI, což je ukazatel, který standardně používají WHO a jiné organizace. V sedmdesátých letech byl v USA obezní jeden člověk z deseti. V období let 2000–2007 tento poměr vzrostl na jedna ku třem.³³

Zvlášť se zhoršují výsledky u dětí, počet dětí s nadváhou ve věku od 6 do 11 let se v posledních třech desetiletích od roku 1986 do roku 2006 zdvojnásobil. U mládeže od 12 do 19 let je to trojnásobek.³³

V posledních deseti letech se tento životní styl spojený se zdravotními problémy rychle rozšířil do jiných částí světa v závislosti na ekonomikách a společnosti. Značné problémy s obezitou mají v Kanadě, Austrálii, na Novém Zélandu a rychle narůstají ve Střední Americe, v Evropě i na Blízkém Východě. V Británii je obezní čtvrtina dospělé populace, v Mexiku přibližně třetina a v Saúdské Arábii třetina.³⁴

Cena ztráty pohybu jako součásti každodenních aktivit je vysoká: klesá kvalita života, prudce se zvyšuje cena zdravotní péče a zkracuje se délka života.

Poskytovat příležitost k pohybu a sebevzdělání je logickou a ceněnou odpovědí na nové výzvy (zimní bruslení na kodaňském náměstí; jízda na skateboardu v New Yorku; studenti kompenzují své dojíždění autem – univerzita v Miami a pouliční scény z Číny).



cvičení jako důvod, volba i podnikatelský záměr

Řešení těchto problémů spočívá v tom, že jednotlivci musí aktivně vyhledávat fyzickou námahu a každodenní pohyb, který už není integrální součástí běžného života. V Dánsku byl v roce 2008 nejpouplárnější formou sportu běh a lidé ve svém volném čase houfně běhali po stezkách a v parcích. Pro úroveň aktivity ve městech to byl cenný příspěvek. Jiní lidé si ve snaze o zvýšení kvality života vybrali pro své cvičení organizovaný sport nebo fitcentra, další si nakoupili vlastní cvičební zařízení a rotopedy, aby mohli šlapat a běhat doma. Cvičení se stalo rozšířenou a důležitou denní činností a zároveň velkým byznyssem.

Celý tento vývoj se zdá logicky a vhodný, a to pro jednotlivce i společnost, přesto individuální a soukromá řešení také mají svá omezení.

Dobrovolné cvičení vyžaduje čas, odhodlání a silnou vůli. Organizované alternativy a zařízení navíc stojí peníze. Některé sociální a věkové skupiny tyto výzvy zvládnou, ale mnoho lidí nemá čas, peníze nebo energii. A v životě existují často období, kdy lidé nemohou cvičit tolik, jak by chtěli. „Fanatic fitness“ byvají z řad zdravých a fyzicky aktivních lidí, kdežto problémy s nedostatečným cvičením jsou rozšířeny mezi dětmi a seniory. A v překvapivě vysoké míře dokonce i mezi mládeží.

cvičení jako přirozená součást každodenního života

Stojíme před starými i novými problémy a tady, v celkové zdravotní politice, máme jedno důležité řešení na dosah. Proč nepředstavit lidem širou, pečlivě koncipovanou nabídku, aby mohli chodit pěšky a jezdit na kolech, jak nejvíc jim to jejich denní program dovolí? Součástí těchto nabídek musí být samozřejmě infrastruktura v podobě kvalitních pěších a cyklistických tras, spolu s informační kampaní, jež lidi seznámí s výhodami a možnostmi, které mohou očekávat, když pro svou přepravu použijí vlastní energii.

Mnohá města včetně Kodaně a Melbourne nedávno představila obecné záměry, které blíže definují požadavky, co mají zahrnovat opravdové a účinné pobídky k chůzi a jízdě na kole, aby je lidé v dosavadních i nových městských čtvrtích využívali co nejvíce. V několika městech, jako jsou New York, Sydney a Mexiko City, pokračují práce na rozvoji infrastruktury a městské kultury, aby pěší a cyklistický provoz mohl zaujmout v každodenním vzorci chování prominentní místo.

Tato města dala přednost vylepšením – zmodernizovala pěší síť se širými chodníky, položila lepší povrchy, vysázela stínící stromy, odstranila nadbytečné překážky z chodníků a zlepšila přechody pro chodce. Cílem je snadná, bezproblémová a bezpečná chůze v kteroukoli denní i noční dobu. A také by tu lidé měli najít potěšení z krásného prostoru, náležitý městský mobiliář, pěkné detaily a dobré osvětlení.

V letech následujících po vstupu do nového milénia byly po celém světě položeny tisíce kilometrů užitečných cyklistických tras a stezek, které nabízejí nekomplikované, rychlé a bezpečné cestování městem.



Když je chůze a jízda na kole přirozenou součástí každodenních aktivit, má to pozitivní vedlejší účinek na kvalitu života i pocit pohody u jednotlivců – a ještě větší přínos pro společnost.

Politika motivování lidí k pravidelné chůzi a jízdě na kolech, kterou přijímají v nových městských čtvrtích, může vypadat jako jasná a snadná perspektiva. Ale ať myslíme motivováním cokoliv, vždycky to bude vyžadovat velmi inovativní myšlení a zavádění nových plánovacích postupů. Koneckonců, vždyť byli urbanisté na celém světě zvyklí dlouhá léta plánovat výhradně pro automobilový provoz.

Presvědčivá motivace k chůzi a jízdě na kole bude vyžadovat změnu v kultuře projektování. Plány na nová města musí začínat navrhováním co nejkratších, neatraktivnějších pěších a cyklistických spojení, a teprve poté se mohou řešit požadavky další dopravy. Výsledkem této priority v projektování budou kompaktnější nové čtvrti s menšími prostorovými dimenzemi. Jinými slovy, žít v nich, pracovat nebo se zde pohybovat bude daleko atraktivnější než v městských čtvrtích postavených podle dosavadních konvenčních standardů. Nejdříve musí přijít život a pak teprve prostor, a vymezení prostoru musí předcházet stavbě budov.

Staré přísloví zní: „Kam nechodí slunce, tam chodí lékař.“ Dnešní rada, jak být zdravější, je udelat denně 10 000 kroků. Jsou-li staré i nové městské části rozvrženy tak, aby inspirovaly k pěší chůzi nebo k jízdě na kole, a zároveň to může snadno vyjit vstříc požadavkům denní dopravy, mohlo by se tím zredukovat mnoho zdravotních problémů a zlepšit kvalita života i kvalita města.³⁵

Ve starých městech byl téměř všude provoz pěší. Chůze umožňovala někam se dostat, byl to způsob každodenního vnímání společnosti a lidí. Městský prostor se nabízel jako místo k setkávání, k obchodování i místo pro další aktivity podle různých funkcí města. Společným jmenovatelem byla cesta pěšky.

V Benátkách je ve všední den snadné ujit 10 000, 15 000 nebo i 20 000 kroků. Nepovažujete to za velkou vzdálenost, protože se vám cestou dostává bohatých zážitků v krásném městském prostoru. Stačí jen chodit.

městský život, bezpečí, udržitelnost a zdraví jako sjednocující městská politika!

Při zpětném pohledu na diskuse v této kapitole o živých, bezpečných, udržitelných a zdravých městech zdůrazníme provázanost otázek k řešení i obrovských možností, které zvyšují zájem o chodce, cyklisty a městský život obecně, a to platí pro všechny čtyři oblasti.

Jediné změna městské politiky posílí kvalitu města a klíčové společenské cíle. A navíc, kromě ostatních výhod, se dá přesvědčivá motivace k chůzi a městské cyklistice pořídit rychle a levně. Výsledek by byl viditelný a významně by signalizoval hodnoty; byla by to politika ve službách všech, kteří město užívají.

Činy se však musí shodovat se slovy a musí být zajištěno kvalitní fyzické prostředí. A co je ze všeho nejdůležitější, musíme ze všech sil pracovat na tom, aby se pro lidi ve městě stala chůze i jízda na kole součástí jejich obvyklé každodenní praxe. Motivace je klíčovým slovem a v souvislosti s ní je rozhodující městská kvalita založená na malém měřítku – v úrovni očí.



Důležitým prvkem celkové zdravotní politiky ve městech by měla být samozřejmě volba chůze a jízdy na kole. Výhody jsou podstatné: zvýšení kvality života a snížení výdajů za zdravotní péči.



4

Město
v úrovni očí

4.1 Boj o kvalitu je otázkou malého měřítka

město v úrovni očí –
nejdůležitější měřítko při
projektování

V mnoha městech, zvláště v rozvojových zemích, se udržuje velký podíl pěšího provozu z jediného důvodu: je to zkrátka nezbytné. V jiných částech světa záleží počet chodců zcela na tom, do jaké míry jsou lidé k chůzi motivováni.

Kvalita města je ovšem důležitá bez ohledu na to, zda je pěší provoz otázkou nezbytnosti nebo motivace. Dobrá kvalita města v úrovni očí by měla být považována za základní lidské právo ve všech městech, kde se chodí pěšky.

Právě toto malé měřítko, při tempu 5 km/h, umožňuje lidem, aby se s městem setkávali zblízka. Tehdy má chodec čas obdivovat kvalitu – anebo trpět jejím nedostatkem.

Důsledné dodržování lidské dimenze ve všech typech měst i městských čtvrtích by mělo být univerzálním požadavkem, a to bez ohledu na urbanistické ideologie a ekonomické podmínky.

chodit, stát, sedět, naslouchat
a mluvit – dobré místo pro
začátek

Nyní následuje přehled principů, které při městském plánování berou v úvahu lidské měřítko. Východí bod je jednoduchý: všeobecné lidské aktivity. Města musí poskytovat lidem dobré podmínky k tomu, aby mohli chodit, stát, sedět, dívat se, poslouchat a hovořit.

Jestliže tyto základní aktivity, svázané s lidskými smysly a pohybovým aparátem, mohou probíhat za příznivých podmínek, pak se budou moci v lidské krajině rozvinout do nejrůznějších možných kombinací. Ze všech dostupných nástrojů městského plánování považujeme za nejdůležitější, aby byla věnována pozornost právě lidskému měřítku.

Pokud obývací pokoj v domě neslouží každý den svému majiteli tak, jak by měl, bude mu jen malou útěchou pečlivě naplánované město či obytný komplex. Naproti tomu kvalita bydlení a městského prostoru, která zohledňuje úroveň očí, může být sama o sobě pro každodenní kvalitu života rozhodující, a to bez ohledu na nedostatky v ostatních plánovacích oblastech.

Rozhodujícím kritériem zohledňujícím lidské smysly je, zda mohou lidé chodit, sedět, poslouchat a hovořit uvnitř v budovách, v jejich okolí nebo ve městě.

Bitva o kvalitu je otázkou malého měřítka.

4.2 Města, kde se dobře chodí

život se žije na nohou

Je to velký okamžik, když sotva roční dítě udělá svůj první krůček. Rovněž na dětských očích se v této chvíli posune asi z 30 cm, kdy se dítě plazí po podlaze, přibližně k 80 cm.

Malý chodec toho může vidět mnohem víc a pohybuje se rychleji. Od nynějška postupuje všechno v jeho dětském světě – zorné pole, perspektiva, přehled, tempo, pružnost a možnosti – k jiné rovině, vyšší a rychlejší. Všechny životně důležité momenty se budou napříště odehrávat tehdy, když bude na nohou, ve stoji a při chůzi.

Chůze je základní přímočarý pohyb, který chodící umožňuje přesun z místa na místo, ale to není všechno. Chodící mohou bez námahy zastavit, v plné rychlosti změnit směr, manévrovat, zrychlovat či zpomalovat a přecházet k jinému typu aktivity, jako třeba stát, sedět, běžet, tančit, šplhat nebo si lehnout.

Život na nohou (Lucca, Itálie; Ammán, Jordánsko; Marakéš, Maroko).



cílená chůze – jako začátek

Jde o víc než jen o chůzi.



cílená chůze – jako začátek

Chůze po městě může mít mnoho různých variant: rychlá, cílená chůze z bodu A do bodu B, pomalá procházka pro radost, abychom si vychutnali městský život nebo třeba západ slunce, dětské pobíhání sem a tam nebo vycházka, kterou si plánují starší lidé, aby se prošli na čerstvém vzduchu, případně si něco zařídili. Chůze městským prostorem, to je bez ohledu na účel „fórum“ pro sociální aktivity, které se odehrávají v průběhu cesty jako nedílná součást pěších aktivit. Hlavy se otáčejí ze strany na stranu, chodící se obražejí a zastavují, aby všechno viděli, nebo se zdraví a hovoří s ostatními. Chůze je formou dopravy, ale je také potenciálním začátkem a příležitostí pro mnoho dalších aktivit.

jak rychle?

Na rychlost chůze má vliv mnoho faktorů: kvalita cesty, povrch, množství lidí a také věk a pohyblivost chodce. Svou roli hraje i design prostoru. Chodci jdou obvykle rychleji po takové ulici, která je vede přímo, ale když procházejí náměstím, jejich tempo se zpomaluje. Podobá se to vodě, která proudí říčním korytem rychle, ale jezerem protéká mnohem pomaleji. Dalším faktorem je počasí. Lidé se pohybují rychleji, když prší, je větrno nebo chladno. Na kodaňské hlavní ulici Stroget je pěší provoz v chladných zimních dnech o 35 % rychlejší než za příjemných letních dnů. Mnoho chodců využívá v létě město k promenádě a těší se to, kdežto v zimě je pěší provoz očividně spíš cílený. Když je chladno, lidé jdou rychleji, aby se zahřáli. Průměrná rychlost chůze v létě je 14,2 minuty na kilometr, což odpovídá hodnotě 4,2 km/h. Rychlost chůze v zimě je 10,3 minuty na kilometr, tedy 5,8 km/h.⁷

Ujít 450 m zabere kolem pěti minut a chůze do vzdálenosti 900 m potrvá při rychlosti 5,4 km za hodinu kolem 10 minut. Tento odhadovaný čas přirozeně platí, jen když není trasa plná lidí a dá se jít bez překážek a přerušení.

jak dlouho?

Přijatelná docházková vzdálenost je poměrně nejistý pojem. Někteří lidé spokojeně ujdou mnoho kilometrů, zatímco pro staré lidi, invalidy a děti je i krátká chůze obtížná. 500 metrů se hojně uvádí jako vzdálenost, kterou je většina lidí ochotna ujít. Ovšem přijatelná vzdálenost také závisí na kvalitě cesty. Když je povrch kvalitní a cesta zajímavá, pak je často přijatelná i chůze o hodně delší. A naopak – ochota jít pěšky rapidně klesá, když je trasa nezajímavá a vyvolává pocit únavy. V tom případě se i vzdálenost 200 nebo 300 metrů bude zdát dlouhá, i kdyby cesta trvala pěšky méně než pět minut.⁸

Vzdálenost 500 m jako přibližnou hranici přijatelné chůze podporuje velikost městských center. Naprostá většina městských center má kolem jednoho čtverečního kilometru, což odpovídá ploše o rozloze 1x1 km. To znamená, že kilometrová nebo i kratší chůze přivede chodce k většině důležitých míst ve městě.

Obrovská města jako Londýn a New York sledují obdobné schéma, neboť jsou rozdělena do množství center a čtvrtí. Magická centra o jednom kilometru čtverečním lze v těchto městech nepochybně také najít. Přijatelná docházková vzdálenost se nemění kvůli tomu, že jde o větší město.

prostor, kde se dá chodit

Důležitou podmínkou pro pohodlnou a příjemnou chůzi je poměrně volný a neomezovaný prostor, v němž není nutné klíčovat, tlačit se a strkat s ostatními. Speciální požadavky, to znamená možnost chůze bez překážek, mají děti, starší lidé a zdravotně postižení. Dostatek prostoru potřebují také lidé tlačící kočárky, nákupní vozíky a pěší turisté. Pohyb v davu obvykle nejlépe snáší skupinky mládeže.

Curych



Brisbane



Pittsburgh



Kodaň



Většina městských center má jeden čtvereční kilometr, což umožňuje chodcům dosáhnout pěšky všech důležitých městských funkcí.

1:50 000





Tato dopravní značka v Polsku taktně doporučuje, aby chodci drželi paže těsně u těla.



Vysoká priorita automobilové dopravy a parkování vytvořila pro chodce na celém světě nevhodné podmínky.

Dostatek místa k chůzi je důležitý pro všechny skupiny chodců, zvláště však pro děti, seniory a zdravotně postižené.

Když se podíváme na fotografie staré sto let, chodci jsou na nich často zobrazeni, jak se svobodně a bez zábrán pohybují všemi směry. To byla ještě města především panstvím chodců, s koňskými potahy, kočáry a tramvajemi a jen s několika automobily, pouze v roli návštěvníků.

Kvůli invazi aut byli chodci zatlačeni nejdříve k domovním průčelím a pak čím dál více stlačováni k sobě na zužujících se chodnících. Přeplněné chodníky jsou nepříjemné a problém je celosvětový.

Výzkumy městských ulic v Londýně, New Yorku a Sydney ilustrují problémy úzkých chodníků a velkých zástupů chodců v ulicích, kde je většina prostoru vymezena pro automobilový provoz – a to bez ohledu na skutečnost, že počet řidičů je daleko nižší než počet chodců tísňících se na chodníku.³

Pěší provoz na chodnících se posunuje v davu, který se tlačí a strká, a každý se musí pohybovat rychlostí diktovanou proudem chodců. Starší lidé, zdravotně postižení a děti nemohou s tímto davem držet krok.

slalom pro chodce

irritující zacházka a nesmyslná přerušování trasy

Pro přijatelnou velikost prostoru pro pěší jsou navrhovány různé limity, tady záleží na souvislostech. Podle výzkumu v New Yorku navrhuje William H. Whyte nejvýše 23 chodců za minutu na jeden metr šířky chodníku. Kodaňské výzkumy zase navrhuji – pokud má limit zabránit nepříjemné tlačení – chodník pro 13 chodců za minutu na jeden metr šířky.⁴

Má-li být chůze pohodlná, včetně přijatelné vzdálenosti a tempa, pak nesmí být prostor pro chodce plný různých přerušení a překážek. Tyto kvality často nabízejí pěší zóny, ale zřídka chodníky na městských ulicích.

Naopak je pozoruhodné, kolik překážek a obtížností bylo do pěšího terénu během let zakomponováno. Dopravní značky, sloupy veřejného osvětlení, parkovací hodiny a všechny typy technických kontrolních zařízení jsou systematicky umísťovány na chodníky, „aby nebyly v cestě“. Auta parkující úplně nebo částečně na chodnících, bezmyšlenkovitě odstavená kola a neukáznění prodejci se svými pouličními stánky, to vše doplňuje obraz pěšího terénu, v němž musí chodci manévrovat jako lyžaři při slalomu, aby se vůbec mohli po chodnících pohybovat. A jak již bylo řečeno, chodníky jsou v první řadě příliš úzké.

Při chůzi v městském terénu můžeme narazit na mnoho jiných drobných nepříjemností a obtíží. Jednou z nich jsou hrazení určena k tomu, aby udržela chodce na přeplněných chodnících. Zabradlí zasazené do obrubníků kolem křižovatek, které chodcům nedovolí přecházet silnici blízko nároží, působí další okliky a potíže. Přerušované chodníky, poskytující automobilům nekomplikovaný příjezd ke garážím, přístupovým cestám, vjezdům pro zásobování a benzinovým pumpám, se postupně staly přirozenou součástí pouliční scény ve městech, kde dominují automobily.



Když se chůze podobá překážkové dráze (Sydney v Austrálii a Middlesbrough ve Velké Británii),





V mnoha městech shodně dovolili, aby vjezdy, garáže a boční uličky přerušily trasy chodníků. Avšak právě auta by měla při vjezdu z vedlejší ulice počkat a umožnit chodcům a cyklistům pokračovat v cestě bez přerušení (Regent Street v Londýně a standardní dopravní řešení v Kodani).



Na londýnské Regent Street je denně nuceno 45–50 000 chodců překonat 13 zbytečných přerušení chodníků,⁵ a ulice v městském centru v Adelaide (Jižní Austrálie) nabízí svým chodcům dobrých 330 takových překážek.⁶

A navíc k těmto nesmyslným přerušením, která nutí chodce, vozičkáře a lidi s kočárky překonávat obrubníky před garážemi a branami, existuje mnoho bezdůvodných přerušení tam, kde postranní ulice ústí do hlavní. Téměř v každé ze zmíněných situací by měl chodník vést nepřerušovaně přes vjezdy a postranní ulice podle zásad strategie, která má chodce spíš motivovat, a ne odrazovat.

chůze v davu a věčné čekání

Kombinací neadekvátního prostoru a větších i menších obtíží doplňuje nekonečné čekání u semaforů na městských křižovatkách. Typické je, že chodci mají v organizaci dopravy nižší prioritu, a tak čelí dlouhému čekání na červené, po níž se na krátkou chvíli rozsvítí zelená. Trvá to často jen pár sekund, než ji opět nahradí červený signál, a to znamená, že nastal čas k běhu, jen aby nebyla zpožděna doprava. Na mnoha místech, zvláště pak ve Velké Británii a jiných oblastech, které vycházejí z britského dopravního plánování, není překročení ulice základním lidským právem, ale spíš něčím, o co musí chodci požádat stisknutím tlačítka na přechodech. Někdy musí tlačítko dokonce stisknout třikrát, aby mohli projít bludištěm složitých křižovatek. V těchto městech je čirou fantazií jen pomyslení, že by snad bylo možné urazit 450 metrů za pět minut.

Centrum Sydney má mnoho chodců a stejně tak mnoho křižovatek, mnoho semaforů, mnoho tlačítek a dlouhého čekání. Zde mohou chodci snadno strávit čekáním na zelenou polovinu z celkového času chůze.⁷

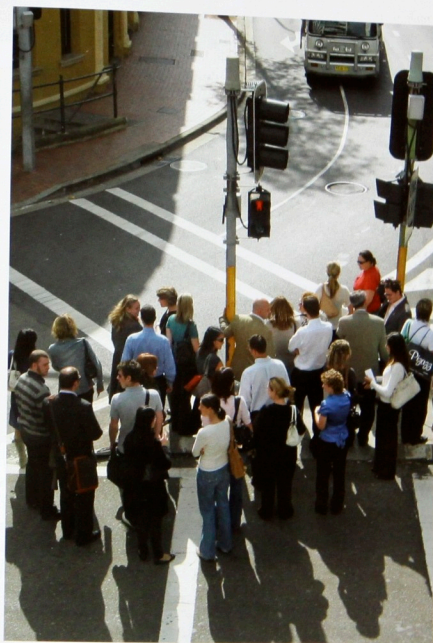
Čekání, které zabere 15 %, 25 %, a dokonce i 50 % z celkového času chůze, je na mnoha dopravních ulicích celého světa běžné.

Ve srovnání s tím činí doba čekání na kilometrovém úseku kodaňské hlavní pěší třídy Stroget pouze 0–3 % celkového času. Cílevědomá chůze městem po ulici Stroget může trvat 12 minut, ale mnoho lidí zde stráví daleko víc času, protože jít tudy je zajímavé.⁸

Další zvláštní fenomén týkající se chůze byl zaznamenán na chodnících, kde křižující ulice a světelné signály chodce často zastavují. Chodci se pohybují ve skupinách, takže vždycky v davu, a dokonce i v době, kdy tam není velký pěší provoz.

Pokaždé když proud pěších narazí na červenou, chodci se zastaví a ti trochu pomalejší mají čas dohnat hlavní pole. Poté se všichni opět stěsnají do jedné skupiny. Když se rozsvítí zelená, skupina se znovu pohne dopředu, ale mírně se rozptýlí, než ovšem dorazí k dalšímu semaforu, kde se zase všichni shromáždí. Mezi těmito skupinami bývá chodník zpravidla téměř bez lidí.

Projít ulici by mělo být lidským právem, ne něčím, o co se musí žádat (tlačítko v Austrálii a vstřícný semafor v Číně).





Zacházky se nelíbí architektům ani nikomu jinému (škola architektury v dánské Kodani).



Lidská schopnost najít si nejkratší trasu lze vystopovat ve sněhu na náměstí i na univerzitních trávnících (Rådhuspladsen v Kodani a Harvard University, Cambridge v Massachusetts).

přímé trasy pro pěší, prosím ano

Obyvatelé měst po celém světě se velmi zajímají o energii, pokud jde o to, aby ušetřili svou vlastní energii při chůzi. Přecházejí ulice tam, kde je to pro ně nejpřirozenější, vyhýbají se oklikám, překážkám, schodištím a s chodům a všude dávají přednost přímým trasám.

Když chodci vidí cíl své chůze, pustí se k němu nejkratším směrem. Jak dobrý pocit mají z přímé cesty, to lze jasně vidět na náměstích podle stop ve sněhu a na bezpečtu vyslápaných stezek přes trávníky a parky celého světa. Zamířit ke svému cíli přímo je přirozené, i když často

v nešťastném, skoro komickém rozporu s architektonickými pravidly, jejichž výsledkem je pravouhlé projektování města. Tyto pravouhlé návrhy vyhlíží v projektech úpravně a řádně, dokud nejsou rohy, trávníky a čtvercové plochy proslápany všemi směry.

Často není těžké předvídat preferované trasy chůze a zahrnout je v rozumné míře do návrhu komplexů a parkových úprav. Preferované trasy mnohdy inspiřují k pozoruhodným vzorům a tvarům.

vzdálenost skutečná
a vzdálenost počítaná

Vzdálenost 500 metrů považuje většina chodců za přijatelnou. Samozřejmě to neplatí absolutně, protože to, co je přijatelné, bude vždy kombinací vzdálenosti a kvality cesty. Při nedostatku pohodlí se bude chůze zdát nekonečná, zatímco když je trasa zajímavá, bohatá na zážitky a pohodlná, chodci zapomenou na vzdálenost a baví se tím, co se tam děje.

psychologie chůze

„Dlouhá únavná perspektiva“ popisuje situaci, v níž může chodec na první pohled vidět celou trasu ještě dřív, než na ni vyrazí. Cesta vede rovně a zdá se nekonečná, bez příslibu něčeho zajímavého podél trasy. Vyhledávky jsou únavné už přetím, než k chůzi vůbec došlo.

Naproti tomu může být trasa rozdělena do zvládnutelných úseků, takže lidé mohou jít z jednoho náměstí ke druhému, což chůzi přirozeně rozčlení, anebo se ulice příjemně vine a láká chodce z jedné části do další. Klikatá ulice se nemusí kroutit hodně, aby chodec neviděl daleko dopředu – stačí, že se dá nepřetržitě kráčet k náměstím a zatačkám, kde se otevírají nové průhledy.

Hlavní kodaňská pěší třída Strøget je dlouhá dobrý kilometr a vede v centru města téměř od jednoho konce na druhý. Nesčetná zakřivení a oblouky po cestě působí, že se prostor zdá útulný a zajímavý.

Vpravo dole: I dlouhá chůze se může jevit jako krátká, když je toho na mírně zakřivené ulici dost k vidění (Cartagena, Kolumbie). Vlevo dole: Chůze se naopak může zdát nekonečná, je-li výhled na trasu dlouhý a únavný a když kolem ni chybí cokoliv povzbuzujícího (Dřestad, Kodaň).





Chůze po schodišti je obtížnější než chůze po rovině, a tak se schodištěm vyhýbáme, jak to jen jde. A pro mnohé společenské skupiny jsou schody přímou bariérou.

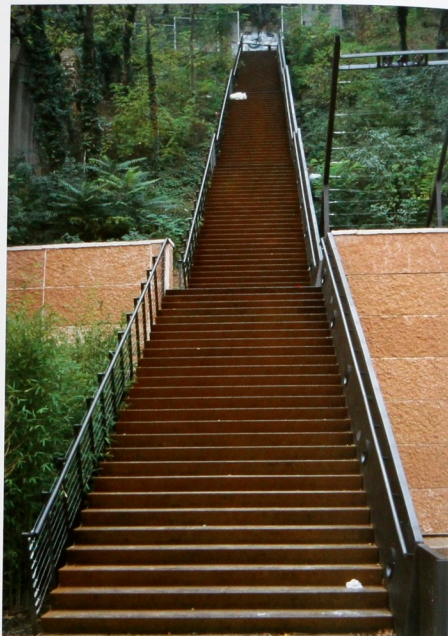
Vpravo: Když je možné dohlédnout až na vrchol schodiště, zdá se nám celý vstoup unavnější.

Hromádky na schodišti, čekající až je někdo příležitostně vynesle nahoru, samy vypovídají o skutečných i psychologických bariérách.



zajímavosti v úrovni očí, prosím ano

úzké domy, mnoho detailů a vertikální rytmus průčelí, prosím ano



schodiště a stupně, ne, děkujeme

schodiště jako fyzická i psychologická bariéra

Cestu dál člení čtyři náměstí, a tím je dlouhý průchod městským centrem psychologicky přijatelnější. Kráčíme z jednoho náměstí na další a díky různým zatačkám a ohybům je cesta zajímavá i nepředvídatelná. Za těchto okolností chůze na vzdálenost jednoho kilometru i víc není žádný problém.

Uliční síť, uspořádání prostoru, bohaté detaily a intenzivní vjemy mají vliv na kvalitu pěších tras a radost z chůze. Svou roli hrají také městské „hraniční linie“. Při chůzi máme dost času se rozhlížet, a tak je pro kvalitu naší vycházky zvláště důležitý vzhléd přízemních průčelí, která mijíme: vidíme je zblízka a v úrovni očí. Podkapitola o živých městech navrhuje pro ulice, kudy chodí hodně pěších, „úzké stavební jednotky a mnoho dveří“.

Princip úzkých stavebních jednotek a mnoha vjemů je důležitý i tam, kde nejsou obchody a krámy. Vstupní dveře, detaily budov, terénní úpravy, zeleň před domy, kanceláři a institucemi, to vše může velkou měrou také přispět k zajímavému obohacení chůze.

Pokud mají budovy podobu vertikálních průčelí, zdá se chůze kratší a snadnější. Kdežto budovy s výraznými horizontálními vzdálenostmi ještě zdůrazňují a prodlužují.

Schodiště a stupně jsou další oblasti, která jasně ilustruje hlavní zájem chodců šetřit energii. Horizontální pohyb není velký problém. Když zvoní telefon ve vedlejším pokoji, jdeme k němu a zvedneme ho. Ale když zvoní v jiném patře, hlasitě voláme, jestli by ho nemohl vzít někdo jiný. Chůze nahoru a dolů po schodech vyžaduje pohyby navíc a více svalové energie; rytmus chůze se musí změnit na rytmus stoupání. Kvůli těmto faktorům je chůze nahoru a dolů náročnější oproti pohybu po rovině, a také oproti jiné alternativě, a sice nechat se dopravit nahoru či dolů mechanicky.

Ve stanicích metra, na letištích a v obchodních domech stojí lidé v řadě, aby se dostali na eskalátor, zatímco vedlejší schodiště skoro vždycky zejí prázdnotou. Obchodní domy a nákupní centra o několika patrech spoléhají na to, že eskalátory a výtahy přepraví jejich zákazníky z patra do patra. Když se tento způsob transportu porouchá, lidé jdou domů!

Je zajímavé studovat denní život ve vícepatrových rodinných domech. Skoro ve všech případech se většina činnosti odehrává v přízemí. Jakmile vstoupíte do obývacího pokoje, přirozeně se snažíte, abyste hned nemuseli zase zpátky nahoru. Děti si tam nosí hračky a hrají si tam s nimi celý den, dokud je rodiče nepošlou nahoru spát. Nižší podlaží jsou skoro vždycky trochu víc opotřebovaná než ta horní.



Chodci používají nadhody jen tehdy, pokud jim fyzické překážky brání přecházet ulici na stejné úrovni.

Vpravo: V japonských městech jsou nadhody propletené do větších systémů. Úroveň obtížnosti: velká. Přiležitost k zajímavé promenádě: malá (Sendai, Japonsko).



a jezdili na kolech, je jasné, že podchody a nadhody mohou být řešením jenom ve zvláštních případech: to znamená tam, kde je potřeba přecházet dálnice. Na ostatních cestách a ulicích se musí nalézt taková řešení, která umožní chodcům a cyklistům zůstat na uliční úrovni a překračovat ji důstojně. Integrovaný dopravní model také změnil městské ulice v příjemnější a bezpečnější místa, kde budou muset automobily jezdit pomaleji a zastavovat častěji.

Svět je dnes plný opuštěných podchodů a nadchodů pro chodce. Ty patří k určitému období a určitému způsobu uvažování.

kočičí hlavy a plochá dlažba

Významný vliv na pohodlí chodců má přirozené dláždění. V budoucnu bude kvalita dlažby a povrchů zvlášť důležitá – ve světě, kde bude více starých lidí, chodců s omezenou pohyblivostí, více kočárků i více



Kočičí hlavy mají zajímavý charakter, ale nejsou k chodcům příliš milosrdné.



Chodci ve švýcarském Curychu byli po mnoha let nuceni používat podchody, aby se dostali na hlavní železniční nádraží. Nyní byly tunely nahrazeny pěchody pro chodce.

lidí, kteří chtějí vzít do města své děti. Pro povrchy chodníků je žádoucí, aby byly rovné a neklouzavé. Tradiční kočičí hlavy a štípané přírodní břidlice mají na pohled krásný ráz, ale zřídka splní moderní požadavky. V místech, kde je nutné dodržet charakter starých kočičích hlav, se musí přidat pásy ploché žuly, aby umožnily vozíčkářům, dětským kočárkům, malým dětem, seniorům i ženám na vysokých podpatcích pohyb v relativním pohodlí. Tyto typy dlažby, kombinující staré s novým, se používají v mnoha městech a mohou být navrhovány jako elegantní dláždění veřejných prostor, které zároveň respektuje historii.

po celý den a po celý rok, prosím ano

Město, které vychází vstříc chodcům, musí být funkční pokud možno po celý rok, ve dne i v noci.

V zimě je důležité odklízet sniž a led, a jak se ukazuje na příkladu koňského modelu, v oblastech pro pěši a na cyklostezkách by se měl odklízet ještě dřív než na cestách pro automobilovou dopravu. V zimě, kdy je dlažba zledovatělá, riskují chodci daleko více zranění než řidiči aut, kteří zpravidla jedou pomaleji a opatrněji. Ve všech částech světa a v každém ročním období je důležitou součástí motivace k pěší chůzi po městě zajistit chodcům suché a neklouzavé povrchy.

Zásadní věcí, jakmile se setmí, je městské osvětlení. Podél důležitých pěších tras je nezbytný dostatek světla dopadajícího na lidi i tváře, dále přiměřené nasvícení fasád, výklenků a koutů – to vše kvůli zvýšení skutečného i vnímaného pocitu bezpečí. Je také potřeba dostatečně osvětlovat dláždění, povrchy a schody, aby se mohli chodci bezpečně pohybovat.

Chodte, prosím – po celý rok.

4.3 Města, kde je příjemné pobýt

chudá města – bohatá města

V městském prostoru zaujímají své místo dvě hlavní skupiny aktivit: pohybové a stacionární.

Stacionární aktivity, podobně jako ty pohybové, rovněž zahrnují široké spektrum.

Jeich rozsah a charakter závisí výrazně na kulturní a ekonomické úrovni země. V mnoha městech rozvojových zemí diktuje většinu činnosti nezbytnost. Ve veřejném prostoru se odehrávají všemožné typy aktivit a onen tlak vnějších okolností znamená, že míra kvality městského prostoru příliš život města neovlivňuje.

V ekonomicky vyspělejších částech světa je městský život, zvláště stacionární aktivity, daleko víc ovlivňován aktivitami volitelnými. Lidé chodí, stojí a sedí tam, kde je k tomu kvalita městského prostoru vybíží.

Kvalita je pro městský život v prosperujících městech nepostradatelná. Přesto tu existuje dobrý důvod, proč projevit vstřícný zájem o situaci, která se týká lidí na celém světě, bez ohledu na ekonomické zdroje.

V následujícím textu se budeme zabývat požadavky kladenými na města, v nichž je příjemné pobýt a kde jsou motivace a kvalita města výchozím bodem.

nutné a volitelné aktivity

Stacionární aktivity lze popsat velmi jednoduše, seřadíme-li je na stupnici podle míry nezbytnosti. Na jednom konci stupnice najdeme nutné aktivity, které nejsou příliš závislé na kvalitě prostředí: pouliční prodej, úklid a údržba. Zboží se převážně sem a tam, lidé trpělivě čekají na křižovatkách i autobusových zastávkách. Na opačném konci stupnice jsou volitelné, rekreační pobytové aktivity, včetně sezení na lavičkách a kavárenských židlích, odkud mohou lidé zkoumat město a sledovat dění kolem. Rozhodující je zde kvalita situace, počasí a poloha.

dobré město lze poznat podle počtu lidí, kteří se zastavují

Kvalita městského prostředí je tak zásadní pro volitelné aktivity, že rozsah pobytových aktivit se může často využít jako měřítko pro kvalitu města i jeho prostoru. Hodně chodců ve městě není nutné znamením jeho dobré kvality – mnoho procházejících lidí může také signalizovat nedostatek dopravních možností nebo velké vzdálenosti mezi různými funkcemi města. Ale naopak je možné tvrdit, že město, kde se mnoho lidí zastavuje, naznačuje dobrou městskou kvalitu. Ve městech, jako je například Řím, je nápadné, že na náměstích vidíme větší počet lidí stojících a sedících než těch, kteří chodí. A nechávají se tak z nutnosti, ale

chudá města – bohatá města

Stacionární aktivity jsou v různých částech světa velmi odlišné. V rozvojových zemích skoro všechny stacionární aktivity ve městech diktuje nutnost, zatímco ve městech, která prosperují, jde většinou o aktivity rekreační a volitelné (Yogyakarta v Indonésii a Řím v Itálii).



stání

spíše proto, že městská kvalita je velmi motivující. Je těžké neustále chodit městem, když se tam nabízí tolik lákadel k zastavení. Naproti tomu je mnoho nových čtvrtí a komplexů, kudy prochází hodně lidí, ale jen zřídka se tam někdo zastaví nebo se zdrží.

Stání je typickou krátkodobou aktivitou. Existují limity, jak dlouho může člověk pohodlně stát. Přitom požadavky na kvalitu místa jsou minimální. Chodec se může vždycky na okamžik zastavit a rychle se podívat, co se děje. Nebo si prohlédnout výklad či poslechnout pouliční hudbu, pozdravit přátele anebo si jen tak dopřát krátkou pauzu. K takovým



Známe to jako efekt hraniční linie. Okraje veřejného prostoru mají pro chodce magnetickou přitažlivost. Tady můžeme svými smysly ovládnout prostor, jsme čelem k tomu, co se děje, a záda máme krytá (příklady z Nového Zélandu, USA, Austrálie a Číny).



efekt hraniční linie

pianový efekt a pŮvab hledání opory

zastávkám v městském prostoru dochází zpravidla spontánně a bez nějakého zvláštního zřetele na místo a pohodlí. Chodec se zastavuje a stojí kvůli nějakému problému anebo ho přiláká něco zajímavého.

Situace se výrazně liší, jestliže se chodci potřebují zastavit na delší dobu. V takovém případě si musí najít dobré místo, kde mohou stát. Pokud neví, jak dlouho se tam zdrží, například budou-li na někoho nebo na něco čekat, vyhlednou si dobré místo pečlivě.

Všude, kde se lidé miní na chvíli zdržet, hledají si místa blíž ke kraji prostoru, k hraniční linii. Tento fenomén můžeme nazvat „efekt hraniční linie“. Když stojíme u kraje, nepřekážíme pěším a můžeme zůstat spíš nenápadní a v pozadí. Stát při hraniční linii skýtá několik důležitých výhod: prostor před sebou můžeme s přehledem pozorovat, záda máme krytá, takže zezadu nás nic nepřekvapí, a často máme fyzickou i psychologickou oporu. Můžeme stát ve výklencích i zákoutích a opírat se o zed. Povětrnostní podmínky jsou zde často příznivější, protože stanoviště je do jisté míry chráněné. Stát na takovém místě je zkrátka dobré.

Obilba stát při hraniční linii prostoru se úzce váže k našim smyslům a normám pro sociální kontakt. V této zásadě – uchylovat se ke kraji – lze vystopovat naše jeskynní prapředky. Ti sedávali ve svých jeskyních zády ke stěně a svět měli před sebou. V moderní době můžeme tento fenomén spatřit v tanečních sálech, kde lidé tráví čas mezi tancem přitisknuti ke zdi. A když jsme v soukromí svých domovů, lze nás často zastihnout v obývacím pokoji na rohovém sofa.

Pokud se ve městě pohybujeme delší dobu mezi cizími lidmi, místo podél hraniční linie je mimořádně důležité, protože nikdo nechce dát nájevo, že čeká sám. Stojíme-li blízko domovního průčelí, máme alespoň nějakou oporu.

Městský prostor bez hraničních linií skýtá jen špatné podmínky pro to, abychom tam mohli příjemně pobýt. Ve městech často narážíme na místa, která se „volně zmitají“ ve větším prostoru, zpravidla jsou obklopena silným provozem a chybí jim kontakt s průčelími v okolí. Přímý kontakt s budovami alespoň na jedné ze čtyř stran náměstí často výrazně pozvedne stacionární aktivity, a ty znamenají příležitost vstoupit aktivně do dění přímo na náměstí. Aktivity v blízkosti parteru pomáhají měnit průchozí náměstí v místo, kde se dá pobýt.

Mnohé prázdné městské prostory v nových čtvrtích a komplexech mají jedno společné: nikdo si nedal práci, aby tam vytvořil aktivní hraniční linie a poskytl příležitosti k tomu, aby se tam lidé zdržovali. Neexistuje doslova jediný důvod, proč by tam měl kdokoliv zůstat.

Studie chování lidí na recepcích nabízejí důležité informace o tom, jaká místa jsou dobrá a kam se nejlépe postavít. Jedno z hlavních pravidel je, že hosté, kteří přicházejí zvláště brzy, spontánně vyhledávají místa podél zdi. Jiným charakteristickým chováním je „pianový efekt“, jenž



Stejně jako všichni lidé, tak i děti, senioři, klerici i laici potřebují v městském prostoru praktickou a psychologickou oporu (příklady z Itálie, Dánska a Guatemaly).



efekt výklenku a půvab částečné přítomnosti

města pro stacionární aktivity mají členité fasády a dobré opěrné body

vede hosty k tomu, aby si hledali v hraniční zóně nábytek, rohy, sloupky a výklenky, které jim poskytují při stání oporu a pomáhají definovat místo jako zvláště dobře situované, lip než jen obyčejné místo u zdi. Se skleničkou v ruce mají hosté alespoň nějakou aktivitu. Zaujali nenápadně a bezpečně místo, zeď mají za zády, u piana nebo sloupy nestojí sami, nýbrž v příjemné společnosti a nabízí se jim dobrý přehled o situaci.

Důležitě opěrné body, u nichž je možné se zdržet, poskytují v hraničních zónách veřejného prostoru také detaily průčelí, mobiliáři a různé vybavení. Dobrým příkladem takové opěrné funkce ve městě jsou sloupky, které známe z Piazza del Campo v italské Sieně. Velká část všech aktivit na náměstí totiž probíhá právě u nich nebo v jejich blízkosti, případně slouží tyto sloupky k opírání. Když je v Sieně hezký den, nelze najít sloupek, který už by si někdo nezabral jako opěru. Představte si, co by se stalo, kdyby všechny sloupky v Sieně náhle zmizely: velká část aktivit v této městské aréně by ztratila zázemí, což by s největší pravděpodobností výrazně omezilo úroveň aktivit vůbec.

Městské hraniční linie jsou potenciálně oblíbenými pobytovými zónami, je ale důležité zdůraznit, že nepřítlačnější pobytové zóny jsou ty, kde spolupůsobí hraniční zóny a příhodné detaily průčelí. Ne každé průčelí vyzývá k zastavení. Uzavřené, hladké fasády bez detailů mají zcela opačný efekt, ve skutečnosti nás pobízejí: „Pokračujte dál, prosím.“

Městské hraniční linie a detaily průčelí se sloupky, stupni a výklenky je vždy potřeba zvažovat v kontextu. Pouhé vymezení městského prostoru hraničními liniemi není dostačující. Tyto linie musí obsahovat detaily, které signalizují: „Zastavte se tu, prosím, a udelejte si pohodlí.“

Mezi prvky městských průčelí, které vytvářejí zvláště přitažlivá místa k pobytu, jsou na nejvyšším stupni žebříčku „jeskyně“ a výklenky. Najít ve výklenku oporu je snadné: je tam o co se opřít, výklenek chrání před větrem i špatným počasím a poskytuje dobrý výhled na to, co se děje před námi. Hlavní půvab spočívá v příležitosti, kterou výklenek nabízí tomu, kdo se chce na veřejnosti ukázat jen částečně. Ve výklenku má člověk možnost couvnout a stát se skoro neviditelným, a stejně tak ho může zase opustit, když ho odtud vyláká něco vzrušujícího.

Předcházející části se zabývaly psychologii pěších vycházek a schodišť. Tento oddíl o pobytových aktivitách ve městě nabízí podobné postřehy o smyslech a chování. Na jejich základě lze stanovit doporučení, jak posílit příležitosti k pobytu ve městě. Celkem jednoduše: Města, kde se dá příjemně pobyt, mají zkrátka nerovné fasády a dobré opěrné body. Naproti tomu města bez hraničních linií nebo s hladkými fasádami budov, které postrádají detaily, mají z hlediska „psychologie pobytu“ málo co nabídnout.

města, kde je příjemné pobýt, mají průčelí s bohatými detaily



Obzvlášť oblíbená místa pro spočinutí ve městech jsou výklenky a otvory ve zdi (příklady ze Španělska, Portugalska, Mexika a Kanady).

sezení

Lidé, kteří potřebují zůstat v městském prostoru déle, zjistí, že stání je únavné, a budou hledat místo, kam by si sedli. Čím má být zdržení delší, tím pečlivěji si místo vybírají. Nejlepší místa jsou téměř vždy kombinací mnoha výhod a co nejmenšího počtu nevýhod.

kde je atraktivní místo k sezení?

V souvislosti s výzkumem městské kvality v centru Stockholmu v roce 1990⁹ byla pro posuzování kvality sezení vyvinuta čtyřbodová stupnice. Krátce řečeno, obecnými požadavky na dobré místo k sezení jsou příjemné mikroklima, dobré umístění preferující hraniční linii prostoru s krytými zády, dobrý výhled, přijatelná úroveň hluku umožňující konverzaci a žádné zplodiny. A samozřejmě: vyhlídka. Když místo nabízí speciální atrakce, jako je voda, květiny, pěkné prostředí, dobrá architektura a umělecká díla, člověk na ně chce vidět. Současně chce mít dobrý výhled i na dění a lidi kolem.

U nepravidelných průčelí se rádi zdržíjí také studenti architektury (Aberdeen ve Skotsku).



Atraktivita výhledu je přirozeně závislá na možnostech místa, ale výhled na dění ve městě a na lidi má speciální význam, má status hlavní atrakce. Když spojí své síly lokální klima, místo, ochrana a výhled, máte k sezení nejlepší místo na světě. Člověk si říká: „To je skvělé místo. A rád se tu zdrím.“

Výzkumy ve Stockholmu ukázaly – podle očekávání – jasné spojení mezi kvalitou sezení ve městě a využíváním jednotlivých míst. Sezení, které toho příliš nenabízelo, se využívalo jen zřídka, obsazeno bylo 7–12 % míst, zatímco lavičky, které měly hodně výhod, byly často používány a obsazeny od 61 do 72 %. Výzkum se prováděl v letních dnech za dobrého počasí a mimo jiné se ukázalo, že městské lavičky byly zcela zaplněny jen zřídka.

U veřejných laviček bývá skoro vždycky určitý počet míst prázdných, protože někdo právě odešel, lidé jsou více rozptýlení nebo proto, že někteří jednotlivci nebo skupiny udržují vzdálenost na délku paže.

Na nejpoužívanějších „lavičkách s výhledem“ na stockholmském náměstí Sergelstorget se kolem poledne čekalo na uvolněné místo 22 sekund. Avšak bez ohledu na poptávku po dobrém místě na sezení byla obsazenost laviček jen 70 %. Prázdná místa zvýraznila dojem fyzického a psychologického pohodlí. Lidé chtěli sedět poblíž jiných lidí, ale ne příliš těsně.¹⁰

primární a sekundární sezení

Komfort sezení ovlivňuje volbu, kam si sedneme a na jak dlouho. Dostávající a pestrý výběr sezení ve městě může být založen na kombinaci primárních a sekundárních míst k sezení. Primární sedadla sestávají ze skutečného nábytku s opěradly a područkami: městské lavičky, volně stojící židle a kavárenské židle. V každém případě budou opěradla a područky sedacího nábytku přispívat k pohodlí, když lidé na chvíli zůstanou, nebo pomáhat starším občanům, kteří potřebují při usedání a opětovném

Stromy, lavičky a odpadkové koše rovnoměrně rozmístěné po náměstí nabízejí ani pohodlná místa, kde byste chtěli zůstat, ani příjemné vizuální prostředí (Córdoba ve Španělsku).



vstávání oporu. Na pohodlí má vliv samozřejmě také design, stejně jako materiály, izolace a voděodolnost sedadel.

Kromě pohodlných, dobře rozmístěných primárních sedaček bývají často zapotřebí ještě sekundární možnosti sezení, tedy místa, kam se lidé mohou nenuceně a spontánně posadit, odpočinout si nebo se jen rozhlédnout. Dá se k tomu využít nejrůznějších objektů: podstavce, schody, kameny, sloupky, pomníky, fontány i samotná městská dlažba. Ve dnech, kdy je po sezení velká poptávka, mohou sekundární místa k sezení významně přispět k celkovému výběru sedacích míst ve městě. Tato sekundární místa na sezení mají tu výhodu, že slouží každý den v roce jako schody, podstavce žardinier a podobně, ale v případě potřeby se mohou použít i k sezení.

V minulosti bylo obvyklé, že budovy a městský mobiliář byly navrhovány tak, aby tvořily v péším terénu krásné prvky a zároveň skýtaly příležitost k posezení. Benátky mají jen málo laviček, ale hojnost městských



kte kdo sedí?

rovná záda a studený podklad

Dobrý městský prostor by měl nabízet primárně místa k sezení v podobě laviček a židlí a stejně tak různé možnosti sekundárního sezení: schody, podstavce, pomníky atp. (kodaňská sousedství, na něž se lze posadit, sedací a lehací nábytek ve HafensCity v Hamburku a „sedací krajina“ před Operou v Sydney).

prvků, které se k sezení hodí. „Celé město je k sezení,“ referuje William H. Whyte o Benátkách ve filmu *The Social Life of Small Urban Spaces*.¹¹

Obecně řečeno, děti a mládež si sednou kdekoliv a na cokoliv. Pohodlí, klima a materiály nehrají podstatnou roli. Tyto dvě skupiny obvykle dominují městskému sekundárnímu sezení. Dospělí a senioři chtějí větší pohodlí a jsou při výběru místa mnohem úzkostlivější. Pro jejich rozhodnutí, zda se budou chtít ve městě posadit a chvíli zůstat, bývá důležitý pohodlný městský nábytek, přednostně s opěrkami a područkami, jakož i materiály, na kterých se příjemně sedí. Jestliže má mít idea městského prostoru pro každého nějaký smysl, je mimořádně důležité nabídnout dobrá místa k sezení především pro starší lidi. Mladí lidé se vždycky nějak zařadí.

Jak už jsme se zmínili, delší pobývání znamená živé město. Pro městský život je často zásadní rozsah a délka pobytu. Vytváření sociálně přijatelných míst pro každého vyžaduje možnosti pobytu pro všechny věkové skupiny.





Mnoho designérů a architektů má zálibu v lavičkách z kamenných kvádrů dekorativně rozmístěných před budovami. Uživatelé však jejich nařazení z tohoto typu nepohodlného městského nábytku nesdílejí.



Pokud jsou uprostřed městského prostoru umístěny nepohodlné lavičky, je dobrý nápad posadit na ně bronzové lidi – lavičky jsou pak zcela jistě využity (Hassel v Belgii).



Zde máme další důležitou oblast, kde se běžná architektonická praxe ocitá v kolizi s principy vytváření městského prostoru, který má být pohodlný a přitažlivý, aby v něm lidé rádi pobývali. Z úvah o volbě tvaru, materiálu laviček a jejich rozmístění se zájem o městský život často zcela vytrácí. Lavičky bývají ukotveny uprostřed ničeho, daleko od hraničních linií, výklenků i zákoutí a sedačky jsou často navrženy jako sokly či „rake“, které se sice shodují s designem okolních hranatých budov, ne však s požadavky lidí, kteří by se na ně chtěli posadit. I když zvětralý mramor a leštěná žula vypadají krásně, tyto chladné materiály jsou příjemné k sezení pouze jižně od Barcelony, a i tam jen pár měsíců v roce. A bez opěrky zad na nich nikdo příliš dlouho nezustane.

přenosné židle

Již dříve jsme se zmínili o tom, že primární sezení může mít podobu různých typů laviček, ale stejně tak dobře to mohou být přenosné židle, jako ty v pařížských parcích nebo Bryantově parku v New Yorku. Tyto přenosné židle nabízejí svým uživatelům vitanou flexibilitu: mohou je přesunout a vytvořit si místo, kde mají nejlepší povětrnostní podmínky a nejlepší

výhled. Libovolné přenašení židlí dává každému možnost, aby si uspořádal sociální prostor tak, jak to v dané situaci právě potřebuje, a to se cení. Další výhodou je jednoduchost, s níž se přenosné židle mohou v závislosti na ročním období skladovat. Prázdné židle ponechané venku na náměstích a v parcích vyvolávají v chladných měsících vzpomínky na přímofská letoviska po sezóně.

pobyt v přechodových zónách mezi soukromým a veřejným prostorem

Dosud jsme se v diskuzi zaměřili na to, jakou radost mohou lavičky, židle a další mobiliář přinášet všem, kdo procházejí společným městským prostorem. Avšak na celkovou úroveň aktivit mají dopad také soukromé a polosoukromé pobytové možnosti podél hraničních linií společného prostoru. Mnohé z výzkumů městských center, ulic a obytných čtvrtí ukazují, že pobyt na balkonech, terasách a v předzahradkách, které lemuji městský prostor, tvoří často převážnou část všech pobytových aktivit.²⁶ Podle očekávání jsou hraniční zóny, na něž mají uživatelé snadný přístup a mohou si je zařídit a vybavit, využívány intenzivněji než všechny ostatní alternativy pobytu ve městě. Uživatelská skupina je přesně vymezená a příležitost je přímo po ruce.

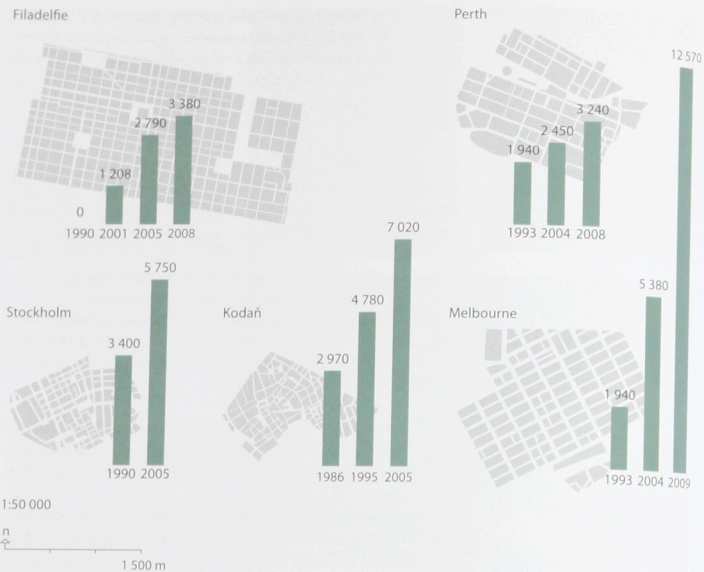
capuccino – jako občerstvení a záminka

Ze všech pobytových aktivit v městských hraničních zónách hrají v moderním městském terénu zvláště významnou roli pouliční kavárny. V minulých dvou či třech desetiletích se ve městech po celém světě rozšířila obsluha venku.

Ačkoliv pouliční kavárny byly kdysi domovem ve středozemních městech a kulturách, jejich idea se uchytila ve městech celé ekonomicky vyspělé části světa. Jak obyvatelé měst více prosperovali a získávali více volného času, šířil se nápad s venkovní obsluhou postupně od Finska

Židle, které lze přemísťovat, poskytují ve městě flexibilitu možnost pohodlného posazení (City Hall Square v australském Melbourne a Bryant Park v New Yorku).





Prudký nárůst počtu kavárenských židlí, které se objevují ve městech, je celosvětovým fenoménem. Odráží to nové potřeby a nové způsoby užívání města. Kávové šálky na stolech představují občerstvení a zároveň perfektní záminku, proč zůstat ve městě – a na dlouho.¹³



k Novému Zélandu, z Japonska na Aljašku. Turisté viděli na místech, jež navštívili, rekreační styl městského života ve venkovních kavárnách a přišli domů koncept kavárenské kultury. Do měst, v nichž kdysi převažovaly nutné aktivity, kavárny vnesly v plné míře rekreační životní styl. Lidé na to nyní mají čas i prostředky a mohou se kochat městem i jeho ruchem z vyhlídkových míst na kavárenských židlích.

Před nějakými dvaceti či třiceti lety se mělo za to, že v mnoha městech včetně Kodaně a Melbourne není možné provozovat pouliční kavárny kvůli klimatu. Každé takové město má dnes v centru více než 7 000 kavárenských židlí a kavárny postupně zvyšují počet měsíců, během nichž se obsluhuje venku, až na osm, deset nebo i dvanáct. Každým rokem se kavárenská sezóna prodlužuje.¹⁴

Popularita kaváren a poměrně dlouhý čas, který v nich lidé tráví, zdůrazňují skutečnost, že kavárny nabízejí atraktivní kombinaci možností: odpovídající pohodlné židle a obvykle dobrý výhled na kolemjdoucí. Skutečným ospravedlněním a přitažlivostí pouličních kaváren je přesně toto: život na chodníku. Další výhodou je možnost si odpočinout a dát si zde občerstvení. Šálek kávy je pravděpodobně jen zdánlivý důvod pro

dobré město je jako dobrý večírek: hosté zůstávají, protože se baví

V uplynulých letech se kultura kaváren rychle rozšířila i do míst, kde byl tento nápad ještě před pár lety nemyslitelný (letní podvečer v Reykjavíku na Islandu).

to, abychom se posadili na „zahrádku“ kavárny, ale zároveň je to i omluva pro pozorování městského ruchu kolem. Kombinace mnoha přitažlivých možností je často důvodem k návštěvě více kaváren. Tyto důvody také dobře vysvětlují, proč je skoro v každém případě doba pobytu statistně delší než čas, který je potřebný k vypití šálku kávy. Skutečnou aktivitou je odpočinek, chvilka strávená venku a radost z pobytu ve městě.

Za starých časů lidé trávili v městském prostoru mnoho času nutnými pochůzkami a schůzkami s řadou praktických a sociálních potřeb. Chůze a pobyt ve městě byly neoddělitelnou součástí denní činnosti.

Dnes neexistují téměř žádné nutné pochůzky ani důvody, kvůli nimž bychom s radostí a potěšením trávili v městském prostoru určitý čas. V této nové situaci poskytuje pouliční kavárna a šálek kávy nový cíl cesty a nový důvod, proč trávit ve městě tolik hodin.

V předcházející části jsme popsali, jak je život města výsledkem četnosti a délky aktivit, a ukázali jsme, jak jsou pobytové aktivity, a tedy jejich délka klíčovými faktory při budování živého městského prostoru a životních měst. Naproti tomu lidé, kteří zůstanou ve městě jen krátce, přilís k oživení města nepřispějí.

Vybídnout lidi k procházce nebo k vyjíždce na kole v městském prostoru – to je začátek, ale v žádném případě to nestačí. Toto pozvání musí obsahovat i možnost se ve městě posadit a trávit tam čas. Pobytové aktivity jsou klíčem k živému městu, ale též klíčem k opravdu příjemnému městu. Lidé se v místě zdržují tehdy, pokud je pro ně místo krásné, příjemné a pokud dává smysl v něm pobýt. Dobré město se v mnohém podobá dobrému večírku: hosté zůstávají, protože se baví.



4.4 Města k setkávání

vidět, slyšet a mluvit – jako společný předpoklad

Město vhodné k setkávání v podstatě poskytuje dobré možnosti pro tři základní lidské aktivity: vidět, slyšet a mluvit.

Setkání v městském prostoru se konají na mnoha úrovních. Jednoduše a nezávaznou formou kontaktu reprezentují pasivní kontakty, tedy příležitosti jen vidět a sluchem vnímat život ve městě. Nejrozšířenější formou setkání mezi lidmi je vidět a být viděn. Univerzální skupinu, která je ve srovnání s počtem vizuálních a akustických kontaktů menší, tvoří aktivnější a přímá setkání. Sem patří plánované i spontánní schůzky, neočekávaná setkání, pozdravy, verbální výměny a konverzace se známými, které jsme při procházce potkali. Lidé se ptají na cestu a ostatní jim ukazují směr. Dále jsou to hovory s rodinou a s přáteli, s nimiž jdeme po městě, konverzace na lavičkách, na autobusových zastávkách a samozřejmě s lidmi, kteří sedí vedle nás, je-li příležitost nebo se něco neočekávaného děje. Patří sem události, které sledujeme, hudebníci, kterým nasloucháme, a velké veřejné události jako průvody, pouliční slavnosti a demonstrace, na něž se díváme anebo se jich účastníme.

Příležitost vidět, slyšet a mluvit, a to v různých kombinacích, je nezbytnou podmínkou pro komunikaci mezi lidmi ve městě.

podstatný je dobrý výhled

Dívat se na městské dění je jednou z nejdůležitějších a nejoblíbenějších městských atrakcí. Pozorování lidí je univerzální aktivita, která probíhá neustále, ať jdeme, stojíme nebo sedíme. Když je z laviček i z ostatních míst k sezení dobrý výhled na lidi, pak je jisté, že se tato místa budou častěji používat. Součástí úvah městských projektantů by měla být ale i vyhlídka na jiné atrakce, jako jsou stromy, květiny, voda, fontány a architektura. Výhled je dokonce ještě lepší, když se může několik atrakcí kombinovat dohromady. Důkladné zamýšlení nad výhledy a příležitostmi pro pozorování musí být součástí snahy o dobrou kvalitu města.

neomezené zorné pole, prosím ano

Volný a neomezený výhled na městské atrakce je naprosto zásadní, a proto se musí o zorné pole pečovat stejně pozorně jako o výhledy samotné. V mnoha městech často omezují výhled a rozhled parkující auta a autobusy, špatně umístěné budovy, městský inventář a terénní úpravy.

Jiným specifickým problémem je zorné pole z oken a balkonů budov. Tady výhled často ruší horizontální okenní příčky bezmyšlenkovitě umístěné právě v úrovni očí, takže lidem, kteří sedí uvnitř, se nabízí jen omezený výhled. Masivní zábradlí balkonů a hrzení na terasách mnohdy

vizuální kontakt – zvenčí dovnitř a naopak

znevýhodňují sledovat život na ulici nebo v parku zevnitř obydlí. Při navrhování těchto prvků by měli architekti myslet na to, co člověk uvidí při pohledu zevnitř, a stejně tak na to, že soukromý život lidí uvnitř nesmí být nevhodně narušován zvenčí.

Je také důležité studovat zorné pole stojícího i sedícího člověka a zorné pole dětí, a samozřejmě tyto aspekty včlenit do výkresů budov a ulic.

Význam dobrého vizuálního kontaktu mezi interiérem a exteriérem na úrovni ulice byl popsán v předcházející části. Vizuální kontakt mezi lidmi v budovách, zvláště v parteru a ve veřejném prostoru před domy, je důležitý kvůli intenzivnímu zážitku a příležitosti ke kontaktu, a to pro všechny zúčastněné uvnitř i venku.

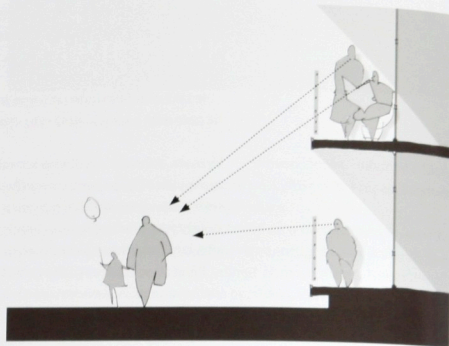
Prvořadou podmínkou je i zde důkladné plánování, aby se zachovala rovnováha mezi záměrem umožnit zážitky a kontakty a záměrem ochránit soukromou sféru.

Obchody a kanceláře mohou často fungovat s velkou mírou vizuální přístupnosti. Průhledné obchody firmy Apple ve velkých městech demonstrují, jak se život v obchodě stává vizuální částí městského života. Naproti tomu stojí mnoho jiných obchodních jednotek, obzvláště supermarketů, izolovaných od života ve městě, hermeticky zapечатých za cihlovými zdmi, tónovanými skly nebo reklamními plakáty. A tak svým dilem přispívají k tomu, aby život města byl chudý a bez zážitků. Dalším projevem nešťastného vývoje je používání masivních rolet před výklady obchodů v době, kdy mají zavřeno. Když člověk prochází večerními ulicemi, včetně celého víkendu, zatažené rolety vyvolávají pocit, že ulice jsou poněkud nebezpečné a dost nezajímavé; před uzavřenými průčelími není na co se dívat, nenabízí se zde žádný zážitek.

Vizuální kontakt mezi vnějškem a vnitřkem zvyšuje možnost prožitků – v obou směrech.



Je důležité brát v úvahu zorné pole mezi vnitřkem a vnějším, aby lidé viděli ven, a to když stojí nebo i sedí. Je třeba zajistit vizuální zážitek v celé šíři, aniž bychom zasahovali do privátní sféry.



Zábradlí balkonů v rezidenčním komplexu Ralpa Erskina má charakteristický design, který umožňuje dobrý výhled dolů (Ekera ve Stockholmu).

V tomto obytném komplexu mají obyvatelé díky pečlivé práci se zarytým polem dobrý vizuální kontakt mezi vnějším a vnitřkem (Sibelius Park v Kodani; viz také stranu 102).



Stavěné ralty před obchody v ulicích měst zabrahují živému vizuálnímu kontaktu mezi exteriérem a interiérem. Ulice nemají nočním chodcům co nabídnout, a to jen přispívá k jejich pocitu nebezpečí.



Vpravo nahoře: Uzavřená průčelí podél důležitých nových ulic pro pěší v Londýně (Anglie) a otevřená průčelí v Melbourne (Austrálie), kde prozirává politika zajišťuje v nově vybudovaných čtvrtích aktivní parter.



Odpovědnost za toto silně problematické uzavírání průčelí často nese městská politika, která by měla zajistit aktivní, vizuálně motivující parter. Dobrým příkladem je Melbourne se svým požadavkem, aby 60 % uličních průčelí v nových budovách podél hlavních ulic bylo otevřených a přívětivých. Podobnou politiku aktivního parteru zavedlo mnoho dalších měst a s dobrými výsledky.

V souvislosti s bydlením se používají různé druhy částečného zastínění, které umožňuje vizuální kontakt a zároveň zajišťuje, aby se ostatní lidé nemohli dívat dovnitř. Ochrana může mít podobu zástěn či terénních úprav, anebo můžeme kolemjdoucí udržovat v přijatelné vzdálenosti (na délku paže) strategicky umístěnými schůdky, předzahrádkami a květinovými záhony. Popřípadě lze tento problém elegantně vyřešit využitím výškových rozdílů, takže soukromé obydlí je o pár schodků výš nad úrovní ulice. Takové řešení nabízí pěkný výhled na život města a zároveň dává jistotu, že nikdo nebude nahlížet dovnitř.

slyšet a mluvit

Možnost slyšet a mluvit jsou důležité kvality městského veřejného prostoru, jakkoliv byly postupně zatlačovány do pozadí, jak ve městech rostla hladina hluku z automobilového provozu. Možnost potkávat se ve



Jedním z největších kvalitativních problémů moderních městských ulic je hluk, jehož kolísání a velká intenzita máří běžnou konverzaci.



V pěších městech, jako jsou Benátky, je typická hladina hluku pod 60 dB. Tam je snadné vést konverzaci i na velké vzdálenosti.

městě a vést konverzaci se kdysi považovalo za samozřejmost, ale nyní je to čím dál těžší.

Procházka po Benátkách, které jsou vůči chodcům opravdu vstřícné, a na druhé straně po přeplněných ulicích v Londýně, Tokiu nebo Bangkoku ilustrují dramatické změny, k nimž došlo v intenzitě hluku v městských ulicích. Zkušenosti z těchto vycházek také názorně ukazují na kvality, které se během tohoto procesu vytratily.

Ticho je v Benátkách nápadné již od okamžiku, kdy vyjdete na schodiště před vlakovým nádražím. V té chvíli můžete slyšet hlasy, kroky, ptáky i hudbu. Kdekoli v Benátkách je možné klidně a příjemně hovořit s ostatními. Současně slyšíte smích, útržky rozhovorů, zpěv z otevřených oken a mnoho dalších zvuků, které jsou součástí života ve městě. Obojí – možnost konverovat i slyšet zvuky lidských činností patří k důležitým kvalitám.

Chůze po městských ulicích plných provozu je úplně odlišný zážitek. Hluk automobilů, motocyklů a nejvíce autobusů a nákladních aut se

odráží mezi průčelími budov, tvoří nepřetržitou vysokou hladinu hluku, která téměř znemožňuje hovor s ostatními. Lidé na sebe s obtížemi pokřikují jednotlivá slova, často jsou nuceni křičet jeden druhému přímo do ucha. Konverzační vzdálenost se musí zredukovat na absolutní minimum a často je nutné pomáhat si odezíráním ze rtů. Nejen že tato extrémní hladina hluku zabraňuje jakémukoliv způsobu smysluplné komunikace mezi lidmi, ale navíc je i permanentním zdrojem stresu.

Lidé, kteří tyto ulice využívají, si na hluk postupně tak zvykli, že už ani neuvažují o tom, jak tato situace vznikla. Hlasitou konverzaci mobilním telefonem může člověk zvládnout jen tehdy, když si přitlačí prst na druhé ucho.

V těchto městech s nadvládou hluku jsou přesto v parcích, v ulicích bez automobilové dopravy i na náměstích prostory, kde je stále ještě možné, že vás bude slyšet. Najednou můžete opět zaslechnout zvuky lidí a lidské činnosti. Poulíční hudebníci a umělci jsou natlačeni poněkud těsně do ulic pro pěši: jejich aktivity by v jiných částech města neměly smysl.

Mezi nejdůležitější důvody, proč redukovat automobilovou dopravu na městských ulicích, nebo alespoň omezit rychlost provozu, patří snížení hladiny hluku – a tím se opět umožní komunikace mezi lidmi.

komunikace a hloučnost

Hladina hluku na úrovni 60 decibelů se uvádí jako horní limit, kdy spolu mohou lidé ještě normálně hovořit v obvyklé konverzační vzdálenosti. Každé zvýšení o osm decibelů vede k pocitu, že se hladina hluku zdvojnásobila. Jinými slovy, lidské ucho slyší 68 dB dvakrát hlasitěji než 60 dB. A 76 dB pociťuje jako čtyřikrát hlasitější než 60 dB.¹³

Škola architektury při Královské dánské akademii výtvarných umění prováděla výzkum na Buranu, což je malá pěší enkláva v benátské laguně, a v dopravní ulici v Kodani. Výsledky výzkumu ukazují spojitost mezi komunikací a hladinou hluku ve městě pro chodce a na ulici s dopravou.¹⁴ Na ostrově Burano byla naměřena průměrná úroveň hluku na vedlejší místní ulici 52 dB a na hlavní městské ulici 63 dB. Takže hladina hluku na hlavní ulici je přibližně dvakrát hlasitější než na ulici vedlejší. V obou ulicích byla úroveň hluku spíše konstantní.

Na obou místech, tedy v prostoru s 52 dB i tam, kde bylo naměřeno 63 dB, je možné vést příjemnou konverzaci a často i na velkou vzdálenost. Rozhovory probíhají poměrně nerušeně i napříč prostorem městských kanálů nebo mezi lidmi na ulici a lidmi nahoře v poschodí.

Na kodaňské dopravní ulici při obvyklé intenzitě dopravy byla hladina hluku 72 dB, zatímco když projížděly autobusy a velké nákladní automobily, hladina hluku se značně lišila: dosahovala až k 84 dB. Úroveň 72 dB představuje hladinu hluku, která je třikrát až čtyřikrát vyšší než hlukové pozadí na ulicích pro pěši. Na takové ulici probíhá jen velmi málo hovorů a ty se vedou zpravidla jen útržkovitě, jako výměna několika slov, a to většinou ve chvílích, kdy po ulici nejedou žádná hlučná vozidla.



Městský mobiliář může konverzaci ztít nebo i znemožnit. A naopak může být navržen a nastaven tak, aby lidem nabídl dostatek příležitosti k hovoru – žádoucích a potřebných.



konverzační ostrůvky



Úroveň hluku 60–65 dB je běžná v mnoha městských prostorech bez aut, tam, kde se odehrávají nějaké lidské činnosti, a představuje souhrn zvuků, které vydávají lidské kroky, rozhovory, hrající si děti, odrazy zvuku od průčelí budov a podobně.

V souvislosti s výzkumy městského života, prováděnými v Londýně (2004), v Sydney (2007) a v New Yorku (2008), byla na ulicích v centrech měst naměřena síla hlukového pozadí 72–75 dB.¹⁷

Potíže při pokusu o konverzaci byly zaznamenány ve všech třech městech, zejména v Londýně, kde kombinace poměrně úzkých ulic, vysokých budov a nevykale hluchých vznětových motorů v městských autobusech produkuje zvukový balast, který na mnoha místech ve městě brání běžným podobám konverzace.

K setkáním v městském prostoru může významně přispívat městský mobiliář. Dlouhé rovné lavičky, kde lidé sedí bok po boku, jsou vhodné pro udržení odstupu „na delu paže“ od ostatních.

Klasické městské lavičky, třebaže lidem vyhovují kvůli zachování soukromého prostoru a vzdálenosti, nejsou ke komunikaci příliš vhodné. Můžete sice otočit hlavu a začít hovor, ale když sedí skupina lidí, rodina s dětmi nebo několik přátel, kteří by si rádi povykládali, městské lavičky umístěné v řadě tomu nijak zvlášť nepříjí. Daleko lepším řešením je se skupení laviček do „konverzačního ostrůvku“.

Architekt Ralph Erskine (1914–2005) systematicky pracoval s konverzačními ostrůvky ve všech svých projektech. Sestavil dvě lavičky s malým stolkem do úhlu tak, že lidé spolu mohli mluvit a používat i stůl. Lavičky svíraly mírně otevřený úhel, takže si lidé mohli vybrat, zda chtějí být spolu nebo každý sám, což umožňuje volit podobu konverzace.

Výborné konverzační ostrůvky můžeme najít v městském prostoru, kde jsou po léta jednou z největších atrakcí přenosné židle. Z pařížských parků se tento nápad rozšířil do mnoha měst a jejich prostorů, starých i nových.

Nikoho jistě nepřekvapí, že ploché sokly bez zadních opěradel nebo bez nějakého dalšího typu „polehčujících okolností“ jsou až na samém konci seznamu míst, která vytvářejí příležitost ke konverzaci. Pro rodinu to může být až zoufalé, když se pokoušejí dosáhnout nějaké pospolitosti na tomto typu sedacích beden, které – aby to bylo ještě horší – bývají umístěny uprostřed prostoru daleko od jakýchkoliv stínících průčelí. Architekt si jistě myslel, že se takové bedny k architektuře hodí, ale ty zcela určitě žádný typ městského setkání nepodpoří.

hudební setkání

Město je také místem hudebních setkávání a různých forem vystoupení, kde se lidé dělí o svůj talent s ostatními, od malého chlapce s fletnickou až po kapelu Armády spásy a královskou gardu hlásitě vyhrávající a pochodující městem. Všechny tyto aktivity jsou živé a pestré a patří k důležitým příležitostem k setkání v městském prostoru.



Městský prostor slouží jako místo k setkávání lidí už tisíce let a jeho funkce je stále jedna z nejdůležitějších a nejoceňovanějších.



demokratická setkání na všech úrovních

Na tomto místě bych se rád k něčemu přiznal a zároveň se podělil o své osobní zkušenosti. Po 30 let jsem hrál v jazzbandu na trombón při pouličních slavnostech, karnevalech, při otvírání nových stanic metra a na gospelových koncertech. Je fascinující hrát v různých městských prostorech a objevovat při tom, jak hudba závisí na prostoru a místě. Velké rozlohy parkových trávníků absorbují většinu zvuku, zatímco vitr rozfouká zbytek do všech stran, a výsledek je pak marný. Naproti tomu na náměstích a v úzkých ulicích starého města dostane hudba najednou křídla – zvláště je-li prostor dimenzován v souladu s lidskými měřítky. Může zde vzniknout dojem, jako by šlo o opravdovou hudební událost.

Ve městě, které je místem setkávání, jde také o příležitost k demokratické výměně názorů, k níž mají lidé otevřený přístup: mohou vyjádřit svou spokojenost, smutek, nadšení nebo strach na pouličních slavnostech, demonstracích, přehlídkách a shromážděních. Četná každodenní setkání s ostatními lidmi tváří v tvář a tyto společné manifestace tvoří dohromady důležitou podmínku demokracie.

Tiché protestní pochody, k nimž došlo v roce 1989 v ulicích Lipska, se staly důležitým začátkem konce studené války. Studenti pochodující každé pondělí v letech 1996 a 1997 ulicemi Bělehradu byli důležitým předpokladem pro návrat demokracie v Srbsku. Tiché protesty matek proti vojenské diktatuře, které se odehrávaly každý čtvrtek v letech 1977–2007 na Květnovém náměstí v Buenos Aires, jsou také příkladem toho, jak statečná a smysluplná shromáždění ve veřejném prostoru utvářela lepší budoucnost pro lidi.

Světová historie je plná podobných příkladů, které podtrhují význam městského prostoru jako místa k setkávání na mnoha úrovních – od tiché konverzace až k mohutné demonstraci.

4.5 Sebevýjádření, hra a pohyb

nové časy – nové činnosti

Součástí důležitého tématu, jehož cílem je vytvářet živá a zdravá města, je pobídka, aby lidé vyjádřili svou osobnost, hráli si a vůbec využívali prostor města. Téma zdravých měst je celkem nové a odráží změny ve společnosti.

město jako dětské hřiště

Dětská hra byla vždycky integrální součástí městského života. V minulosti si děti hrály tam, kde pracovali a vykonávali své činnosti dospělí.

V Benátkách v podstatě neexistují dětská hřiště: hřištěm je město samo. Děti lezou na pomníky a schodiště, hrají si kole kanálů, a když nemají po ruce kamaráda, vždycky mohou kopnout míč někomu z kolemjdoucích. Když dítě vykopne míč směrem k proudu chodců, najde se vždycky aspoň jeden, kdo se pokusí o nějaký rychlý manévr a míč vrátí. Je to hra, která může trvat hodiny.

Modernistické plánování požaduje jednoúčelová hřiště: „Hrajte si tady, prosím.“ Pojetí speciálních míst pro dětskou hru vystihuje skutečnost, jak většina západních společností podrobuje sebe sama úzké specializaci a institucionalizaci – včetně školních a mimoškolních programů a zaměstnaných, tvrdě pracujících rodičů.

více energie a tvořivosti

Rodiče jsou dnes v zaměstnání stále více vyčerpáni, ale zároveň mají také více volného času, a platí to i z pohledu širší životní perspektivy. Tato situace vytváří potřebu i energii k mnoha odpočinkovým a tvůrčím aktivitám, a ty se mohou často uskutečňovat ve veřejném prostoru města. V naší společnosti se uvolnila obrovská kreativita: lidé provozují hudbu, zpívají, tančí, hrají si, cvičí a zabývají se sportem tak, jak se to nikdy předtím ve veřejném prostoru nedělo.

Počet festivalů, pouličních slavností, kulturních večerů, dnů bez aut, přehlídek, slavností na nábřeží a sportovních událostí stále stoupá a přitahuje mnoho lidí. Je tu energie i čas, aby projevil svoji osobnost.

dlouhá léta v dobré kondici

Počet starších občanů prudce narůstá. Představují novou skupinu, která vyžaduje dobrou pěší infrastrukturu. Chtějí být fyzicky aktivní, chodí na dlouhé procházky, zkoušejí chůzi s nordickými holemi, více jezdí na kole. Hlavní myšlenka zní – zůstat v kondici po celý život.

máme: život uvnitř – chceme:
čerstvý vzduch a pohyb

Pro většinu pracujících lidí se změnil život, pokud jde o vlastní práci, pracoviště i dopravu. Nejednen druh dnešní práce je především stacionární,

nová zábavní zařízení a/nebo
kvalitní města pro každý den

kanceláře mají často umělé větrání a přepravní možnosti obvykle znamenají sedět v autě nebo ve vlaku.

Je to neuvěřitelný historický posun od dob, kdy byla práce fyzicky náročná a lidé ji prováděli venku nebo u otevřených oken a dopravovali se pěšky či na kole.

Bez ohledu na to, jak se nám daří zlepšovat městské prostory, které lidé opět lákají k chůzi a jízdě na kolech, budeme stále potřebovat účelově zbudované stezky i jiné možnosti, kde lidé mohou naplnit svou potřebu pohybu a čerstvého vzduchu.

Tváří v tvář těmto novým problémům existuje silná tendence zaměřit se na to, co je nové a zvláštní. Pro děti a sportovní nadšence bylo vybudováno mnoho zařízení a vybavení k hrám, různé druhy sportovních hal, pěších stezek, pruhů pro skateboardy a adrenalinových zábavních parků s fyzickým zdoláváním překážek. Je to podobné jako s chůzí a cyklisty. I zde je zapotřebí pečlivě připravit nabídku a motivaci, aby lidé tato zařízení využívali. Podporuje to zdravý životní styl a přispívá k hodnotnému životu ve městě.

Kvalitní města poskytují příležitosti ke hře a sebevýjádření zcela neomyšlenelně. Jednoduchá řešení jsou většinou nejpřesvědčivější.



Pevně
 Prostor, mobilidá a jeho uspořádání mohou zajistit dobře fungující strukturu pro každodenní život města. Základním předpokladem je přijetí pevné struktury (Piazza del Campo, Siena v Itálii).



Přizpůsobivé
 Mimo běžných každodenních aktivit jsou potřebné také podněty a prostor pro speciální, často sezónní aktivity (festival leduových soch v Nuuku v Grónsku).



Pomíjivě
 Městský prostor musí poskytnout místo krátkodobým, ale důležitým aktivitám, jako jsou pouliční hudba, ranní rozvíčka, přehlídky, festivaly a ohňostroje (Peking, Čína).



pevně, přizpůsobivé a pomíjivě

Avšak odhlédneme na chvíli od nových atraktivních a inspirativních zařízení a zaměříme se na hlavní cíl této knihy: zajištění lepších podmínek pro chůzi a jízdu na kole ve městech, a to po celý den a po celý rok.

Jestliže vyvineme úsilí ke zlepšení městských prostorů pro chodce a cyklisty, přinese to zjevně lepší podmínky také pro děti, zlepší se možnosti pro starší občany a zvýrazní se motivace k pohybu po městě v souvislosti s běžnými denními aktivitami. Příležitosti a kulturní činnosti jsou lepší, když je „každodenní město“ obohaceno o lidskou aktivitu a přítomnost.

Ze stejného důvodu by se měla kvalitní politika města zaměřit na zlepšování obvyčejného každodenního městského prostoru; měla by do místa, která se denně užívají, integrovat některé výzvy a možnosti pro děti, seniory a sportovní nadšence.

Mnoho nových úkolů zaměřených na zlepšení městského prostoru, velká kreativita a nadšení mezi obyvateli i spousta nových myšlenek, jak zajistit kvalitní podmínky pro nové potřeby, to vše projektanty láká k tomu, aby zřizovali množství prostorů pro specifické věkové skupiny a činnosti. Mnoho dobrých nápadů lze uskutečnit i tak, že někdo vyprovokuje projektování rozsáhlého veřejného prostoru pro zvláštní účely. Pak stojí zařízení připravena a čekají, zda má vůbec někdo čas a zájem je používat.

Místo politiky, která klade důraz na zvláštní prostor pro zvláštní aktivity, by měla být městská politika založena na principech pevného, přizpůsobivého a pomíjivého.

Pevným elementem v městském prostoru je pevná struktura ve službách každodenního života města. Přizpůsobivý element zastupují zvláštní dočasné možnosti a události, které se mohou ve městě uskutečnit během roku: v létě plavání a události, které se mohou v přístavu, zimní bruslení, vánoční trh, výroční karneval, cirkusová vystoupení, festivalový týden a všechny ostatní události, které se mohou v městském prostoru uspořádat a vystřídat. A konečně pomíjivý element, to je velké množství malých událostí: slavnosti na nábřeží, ohňostroje, koncerty na náměstí, zábava v parku, ohně letního slunovratu atd. Až na samém konci škály pomíjivých, ale slavnostních událostí jsou například pouliční hudebníci, pouliční divadlo, „street party“, večery čtení poezie atd.

Základní struktura pro úspěšnou městskou politiku a vytváření měst, v nichž se lidem dobře žije, musí být zabudována v místě („pevná“) – tak aby město mělo lákavý a dobře členěný městský prostor, který inspiruje ke všem typům aktivit – přizpůsobivým i pomíjivým.

Město je pak skvělé každý den.

4.6 Kvalitní místa, vyhovující měřítko

kvalitní místa, vyhovující měřítko, prosím ano

místa jako stvořená pro události

kvalita měřítka a místa na úrovni města

Bez ohledu na to, kolik práce se věnuje klimatu, osvětlení, mobilitě a mnoha jiným faktorům, jež jsou důležité ve vytváření kvality města v úrovni očí, bylo by toto úsilí téměř marné, pokud nebudeme důkladně zkoumat prostorové kvality, proporce a dimenze. Pocit komfortu a pohody ve městech se úzce váže k tomu, je-li městská struktura a městský prostor v souladu s lidským tělem, lidskými smysly a odpovídajícími prostorovými dimenzemi. Pokud nebudou k dispozici kvalitní místa a přiměřené lidské měřítko, budeme zásadní městské kvality stále postrádat.

O významu kvalitních prostranství se často zmiňují předchozí části knihy. Událostem, setkáním a konverzací se daří tam, kde jsou pohodlná, příjemná místa a kde se dá stát a sedět. Jazzband, s nímž jsem objevil několik vynikajících a několik hrozných míst ke koncertování, by mohl vyprávět o kvalitě a specifických prostorových i akustických kvalitách; někdy jsou dobré, a jindy zcela chybějí.

Prostorové vztahy a velikost, at už se jedná o město, jeho prostor anebo malá zákoutí a skryše, mají rozhodující vliv na to, jaký pocit budeme z určitého místa mít a zda se nám zachce si je prochodit a zůstat právě tam.

Navštívíme-li tradiční města, jako jsou Hydra v Řecku nebo Portofino v Itálii, vidíme, že jejich prostory jsou přizpůsobeny lidskému tělu



Když se celé město přizpůsobí lidskému měřítku a je v souladu s našimi smysly (přístavní proměna na ostrově Hydra v Řecku).



Pěkná místa a vyhovující měřítko (Ginza v Ōsaka; Jamagata v Japonsku).

kvalita měřítka a místa v městském prostoru

a smyslům. Tato města mají skromnou velikost a polokruhový půdorys kolem zátoky a jsou dimenzována v souladu s našimi smysly. Zblízka vidíme celou jejich entitu kolem přístavu, městský prostor, všechny aktivity a mnoho detailů. Působí to přirozeně a nenuceně.

V prostoru města lze zažít silný pocit téměř fyzické harmonie, prostřednictvím smyslů. Kdo vkročí na Piazza del Campo v Siena nebo na Piazza Navona v Římě, má pocit: „To je ale místo! A já tady jsem.“

Roku 1889 psal Camillo Sitte ve své slavné knize *Stavba měst podle uměleckých zásad* o prostorových kvalitách starších italských měst a o významu dimenzování městského prostoru vůči člověku a funkcím, jimž mají sloužit. A zdůraznil i význam uzavřeného prostoru, kde se výhled zastavuje o průčelí okolních domů.¹⁸ Velikost prostoru je zásadní faktor vzhledem k pocitu pohody a vzhledem k funkci prostoru jako rámce pro lidské aktivity.

Výzkum prostorových proporcí ve starých městech odhaluje v každém z nich stejný model. Ulice široké 3, 5, 8 a 10 metrů snadno pojmu proud chodců mezi 2400 a 2800 lidmi za hodinu. Naměstí se často blíží k magické velikosti 40x80 metrů, což znamená, že lidé, kteří tudy procházejí, mohou vnímat celou scénu, vidět náměstí samotné i tváře ostatních lidí. Odpovídající proporce lze často najít v prázdninových

příliš velké, příliš studené a příliš přezíravé – v mnoha nových městech

o odlišném nakládání s pomalým a rychlým měřítkem

o odlišném přístupu k lidské krajině a k velkým stavbám

Úspěšná souhra mezi malým měřítkem a trochu větším. Hausbøyt vedle rezidenční oblasti (Šluseholmen, Kodaň, Dánsko).



a rekreačních areálech, zábavních parcích a nákupních centrech, kde pro dimenze prostoru je určující pohodlí zákazníků, jakož i touha využít každý účtovany metr.

Situace je úplně jiná v mnoha nových městských čtvrtích, které obvykle poskytují prostor příliš rozlehlý a beztvářý. Velké budovy a mnoho pohybujících se a parkujících aut mohou sice vysvětlovat, proč se zde budovaly tak přehnané velké prostory, ale jako rámec pro aktivity i pobyt chodců je to mizerná výmluva. Tady se mnoho lidských aktivit odehrávat nemůže. Všechno je příliš velké, velmi studené a přezíravé.

Velmi odlišné požadavky na architekturu pro rychlost s km/h a rychlost 60 km/h vedou logicky k tomu, že s odlišnými typy prostoru musíme zacházet pokaždé jinak. Nebo ještě lépe, aktivity soustředíme do prostoru, který je pečlivě členěný, takže malé měřítko se uplatní podél průčelí a rychlé měřítko kolem tras motorizované dopravy. V této souvislosti poskytují ulice s předností chodců zvláštní příležitost pracovat s „pětikilometrovou“ architekturou. Mohou tudy pohodlně procházet chodci a vjezd je povolen i pomalu jedoucím vozidlům.

O problematice přespříliš velkých moderních budov, které jsou rozmístěny v městské krajině víceméně náhodně a které přistály přímo na chodnících bez přechodových zón či jiných polehčujících okolností, jsme již psali. S ohledem na kvalitu místa a skromné dimenze by základním principem měla být výstavba měst, která působí v úrovni očí přitažlivě a soudržně, a větší budovy stavět nad tím.

malé prostory ve větších



Princip malých prostor ve větších mnohdy zajistí dobře fungující malé prostranství ve větším prostoru města (arkády, bulváry lemované stromy a stánky na trhu v Guatemale, Španělsku a Singapuru).



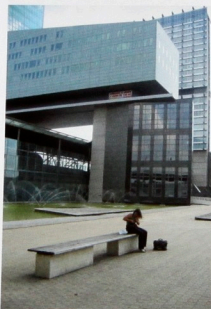
malé prostory ve větších

Princip vkládat malé prostory do většího prostoru je další metodou kombinace velkého prostranství a skromného lidského měřítka. Mnoho starých měst a městských prostranství používá kolonády a klenuté průchody. Chodci se mohou pohybovat v intimním a vymezeném prostoru kolonády, a přitom mají přehled a výhled na větší městský prostor. Malé prostory se dají také zřítit ve větším prostoru s použitím alejí a stromořadí. Dobrým příkladem je ulice Rambla v Barceloně, kde hlavní prostor pro pěší je oddělen od většího městského prostoru kiosky a dvěma řadami stinných stromů. Jiným příkladem jsou prodejní stánky na náměstí nebo slunečníky a markýzy u pouličních kaváren, které městský prostor zmenšují a činí ho intimnějším. Při vytváření malých prostor

Tato kavárna se pokouší za pomoci menších keramik a slunečníků vytvořit účelné malé měřítko v příliš velkém městském prostoru (St. Pölten v Rakousku).



Uprostřed vlevo a vpravo: Když jsou všechny dimenze příliš velké, je obtížné a často nemožné vpravit tam později důležité malé měřítko, tak aby dodatečně fungovalo (Eurolille, Lille, Francie).



V kodaňském Ørestadu se přenosné židle snaží vynahradiť nedostatek malého měřítka.

když se musí malé měřítko spustit padákem – dodatečně

ve větších mohou napomáhat i mobiliář a sloupky, tak jako řada sloupek v Piazza del Campo v Siena.

Nová města se bohužel pořád staví podle principů, které měřítko trůští. Je tam příliš mnoho prostorů, které jsou příliš rozlehlé, a lidská krajina je tudíž studená a přezrává, nebo dokonce zcela nepoužitelná.

Jakmile jednou dojde ke škodám, je obvykle nesmírně těžké udělat efektivní kroky k nápravě situace. Budovy byly postaveny, vstupní dveře jsou usazeny, městský mobiliář a zařízení dodáno a všechny peníze byly utraceny dřív, než vůbec někdo pomyslel na to, že některé naprosto zásadní kvality chybí: kvalita místa a lidské měřítko. Za této situace se musí malé měřítko do velkého prostoru doslova spustit padákem a redukovat dimenze tohoto prostoru s použitím pergol, kiosků, terénních úprav, skupin stromů, markýz, rostlin a mobiliáře. Musí se vynakládat další úsilí a zřídit malý intimní a přívětivý prostor, kde lidé budou chtít pobývat. Je to drahé a obtížné a výsledek má daleko k tomu, jaké by to mohlo být, kdyby kvalita místa a lidské měřítko byly součástí stavebního programu od počátku.

pokud jsou kočky spokojeny...

I když se v širším řádu věci lecos pokazilo, je i nyní možné budovat kvalitní místa s použitím malého měřítka. Někdy mohou zásadní rozdíly způsobit i jednoduché prvky. Lavička v rohu pod stromem. Nebo pláček.

Jeden z mých studentů mi připomněl, kolik se toho o kvalitních místech můžeme naučit od koček. Když kočka vyjde ven na zápraží, zastaví se a pomalu zkontroluje okolí, pak se opatrně vydá kupředu k nepopíratelně nejlepšímu místu, aby se zde s majestátní důstojností schoulila.

Poučení z tohoto příběhu zní: „Když vytváříš město, musíš mít na paměti, aby kočky byly spokojeny – pak si můžeš být jistý, že tam budou šťastní i lidé.“



Malé prostory a velká vozidla (Hydra, Řecko).

4.7 Dobré počasí v úrovni očí, prosím

makroklima, lokální klima
a mikroklima

hezké počasí – jedno
z nejdůležitějších kritérií

Jen máloco má vzhledem k pohodlí a pocitu pohody v městském prostoru větší význam než momentální klima přímo tam, kde člověk sedí, chodí nebo jezdí na kole. Práce s klimatem a jeho ochrana se soustředí na tři stupně: makroklima, lokální klima a mikroklima. Makroklima je obecné klima určité oblasti. Lokální klima je ve městech a zastavěných oblastech a zmiňuje ho topografie, tvárnost terénu a budov. Mikroklima se nachází v lokální atmosférické zóně: může to být jen úzká ulička, zákoutí a výklenky nebo okolí lavičky v městském prostoru.

Jedno z nejdůležitějších kritérií, které zaručí, že se lidé budou po městě pohybovat spokojeně, je hezké počasí, nebo aspoň tak dobré, jak dovoluje situace, místo a roční období.

Počasí je obecně oblíbené konverzační téma. Pohlednice celého světa obsahují obrázky neúnavného deště nebo silné mhy s titulky jako „jaro, léto, podzim a zima“, a to v Dublinu, Bergenu, Aucklandu nebo Seattlu. Pohlednice se často a s obecným zaujetím zaměřují na dny, kdy je počasí špatné. Ale ve většině oblastí a po většinu dnů v roce je ve skutečnosti počasí docela přijatelné. Lidé mají klamnou tendenci zapominat na to, že většina dnů vůbec není špatná. Nikdo přece nezpochybnuje, když je počasí hezké, a tak to jen vyvolává úsměvy.



Příležitost užít si hezkého počasí je důležitá městská kvalita (letní den v islandském Reykjavíku).



Klima a pohodlí se liší podle ročních období a zeměpisné lokace. V oblastech s mírným podnebím je velkou atrakcí slunce, zatímco v teplém klimatu je ceněnou kvalitou stín (vlevo nahoře náměstí Tchien-an-men v Pekingu, hledáristnu v Austrálii a jarní den v Dánsku).

dobré počasí v úrovni očí, prosím



Když ve Skandinávii svítí slunce a vitr jen ševelí, celková nálada ve společnosti stoupá, lidé se navzájem zdraví a komentují příjemné počasí. Nezdá se, že by záleželo na tom, jestli je teplota $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ nebo $+25\text{ }^{\circ}\text{C}$. Pokud právě svítí slunce a fouká mírný vítr, znamená to v severkých zeměpisných šířkách hezký den.

Spokojenost lidí pramení z toho, že mikroklima díky přílivu slunečního svitu a absenci chladného větru může rychle vyvolat zónu pohody, která lidí láká k tomu, aby se zdržovali venku dokonce i v chladných dnech. Lyžaři si mohou dopřát dlouhé přestávky na slunečné straně chaty nebo na pahorku chráněném před větrem. Vzduch je chladný, ale teplota, kterou subjektivně pocítujeme, je příjemná.

zóna pohody

Pocit pohody ovlivňuje několik klimatických faktorů: teplota vzduchu, vlhkost, chladný vítr a sluneční svit. Svou roli hrají také osobní faktory,

Osamocně stojící vysoké budovy působí ve větrných oblastech vždycky problémy; ovlivňují směr proudění větru i jeho rychlost (větrné podmínky za Washingtonovým památníkem ve Washingtonu).



I v poměrně klidných dnech mohou být pro chodce větrné podmínky poblíž vysokých budov nepříjemné (ulice před výškovou budovou v Kodani).

třeba to, jak jsme oblečení, a základní fyziologické rozdíly. Tukové vrstvy a oběhový systém lidského těla, které ovlivňují naši schopnost udržovat nebo vyzařovat teplo, se v různých oblastech liší. Tyto rozdíly znamenají, že se mohou lišit i zóny pohody, třebaže ne výrazně.

Následující diskuse se zabývá klimatickými podmínkami a na klimatu závislými kulturními rysy, které charakterizují severní a střední Evropu. Odpovídající mírné klimatické podmínky existují také z velké části na území Severní Ameriky, Asie, Austrálie a Oceánie.

Pokud je sluneční svit silný, můžeme si obvykle udržet pocit pohody bez izolačních vrstev oblečení. Je-li sluneční svit slabší, potřebujeme svetr. I kdyby se rovnováha mezi slunečním teplem a studeným větrem projevila trochu chladnějším mikroklimatem, může nám být stále dobře při chůzi, běhu nebo na kole. Ve Skandinávii se v jarních měsících vyhrouven ven hordy dětí a začínou po dlouhé tmavé zimě hrát aktivní jarní

vitr kolem vysokých budov je vážný problém

hry. Děti poskakují, skáčou přes švihadlo, hrají si s míčem, jezdí na kolečkových bruslích nebo na skateboardech. Můžou sedět v příjemně prosluněných zákoutích, ale venku, v otevřeném prostoru, se musí neustále pohybovat, aby se zahřály.

Pro makroklima, lokální klima a mikroklima je charakteristické, že se v konkrétních situacích velmi odlišují. Místní klima v městském prostoru a v parcích může být víceméně příjemné, pokud je kam se schovat před větrem a svítí trochu slunce, zatímco otevřenou krajinou může foukat studený silný vítr.

V mírných klimatických zónách, kde je důležité, aby si lidé uchovali teplo a vyhnuli se prochlazení, hraje klíčovou roli ochrana proti větru, který ochlazuje klima mezi budovami.

Vitr se volně prohání otevřeným prostranstvím, ale jeho rychlost trochu omezuje tření s terémem krajiny. Rychlost větru v terénu dále snižují stromy a shluky nízkých budov. Tato kombinace často způsobí tak silné tření, že rychle vanoucí chladné větry to přesměruje nad budovy, a tak se mezi nimi udržuje téměř bezvětří.

Tření v terénu je také klíčem k minimalizaci účinků větru. Hladký povrch terénu umožňuje větru volný průchod. Naproti tomu v terénu, který je „hrbolatý“, jako je tomu v případě lesa nebo měst s mnoha stromy a nízkými budovami, se vítr výrazně zpomalí a jeho chlad znatelně oslabí.

Volně stojící vysoké budovy mají přesně opačný efekt. Výškové budovy zachycují rychle proudící vítr ve 30–40 metrech, zatímco komplikované vzájemné působení vysokého a nízkého tlaku může zapříčinit, že rychlost větru u paty výškové budovy je až čtyřikrát vyšší než v okolním otevřeném prostranství. To způsobuje, že klima v okolí výškových budov je výrazně chladnější a silně to omezuje růstové podmínky rostlin – a také lidí!¹⁹

stavění spolu s počasím

Pro určení měřítka při stavbě budov tradičně platilo, že návrh byl zcela přizpůsoben místním klimatickým podmínkám tak, aby se redukovaly nežádoucí vlivy klimatu a plně se naopak využilo jeho výhodných aspektů.

V zemích se silným slunečním svitem a vysokými teplotami se městská struktura vyznačuje stinnými úzkými ulicemi, budovy mají silně zdi a malá okna.

Chladnější klima si žádá odlišnou strategii. Ve Skandinávii, kde je úhel slunečního svitu nízký, přinášejí hojně větry nad pevninu teplý vzduch z Atlantiku. Je to jedna z příčin, která umožnila v této oblasti žít a pěstovat plodiny.

Ve starých městech této oblasti se museli důkladně přizpůsobit nízkému úhlu slunečního svitu a téměř stálému větru. Typické budovy o dvou až třech podlažích se šikmými střechami stojí ve shlucích, ulice, náměstí a zahrady jsou malé a množství stromů mezi budovami poskytuje stín a ochranu.



stavění bez ohledu na počasí

Vežeme-li v úvahu klíčovou roli klimatu při vytváření kvality města pro pohodlí a příjemný život jeho obyvatel, pak je opravdu velmi nešťastné, že se většina urbanistů nepokouší zajistit v městském prostoru jeho nejlepší možnou přirozenou kvalitu.

V mnoha teplých oblastech ohřívají vzduch až na nepříjemně vysoké hodnoty rozsáhlé silniční systémy, asfaltová parkoviště a střešní krytiny z tvrdých materiálů – v takových městech by měly teplotu snižovat stromy, trávníky, zelené střechy a propustné typy dlažby. Naproti tomu vysokové budovy stavěné jedna za druhou v chladných a větrných oblastech zvyšují rychlost větru, který se prouděním ještě více ochlazuje, a to život venku prakticky znemožňuje.

deštníky v Benátkách, Amsterdamu a Rotterdamu

Vitr vanoucí od moře je konstantním znakem mnoha evropských zemí na pobřeží Atlantického oceánu a Severního moře – Irsko, Anglie, Skotska, Island, západního Norska a Dánska, jakož i pobřeží Francie a Holandska podél kanálu La Manche. V dalších evropských zemích není vitr tak všudypřítomný.

V Benátkách používají k ochraně před deštěm deštníky – většinou zde totiž prší vertikálně. V Rotterdamu, přestavěném po 2. světové válce, dominují městskému centru vysokové budovy a místní klima na to přiměřeně reaguje. Tady často dochází k horizontálnímu dešti, a to kvůli divokému větru, který se žene ulicemi ze všech směrů právě kvůli vysokým budovám. Za větrných deštivých dnů si chodit nemohou deštníky ani otevřít. Dalo by se říct, že v Rotterdamu lidé spíš chrání své deštníky než naopak. V Amsterdamu je klima daleko lepší zásluhou celkové vhodnější městské struktury. Dokonce i když fouká vitr, často jen klouže nad městským centrem, a to značně zlepšuje podmínky pro život ve městě.

Plány na výstavbu kdekoli na světě by přirozeně měly být přizpůsobeny místním podmínkám, jen tak je možné se vyhnout negativním dopadům na městské prostředí.



více větru a méně slunce: více, díky! Příklad San Franciska

Nízké domy a hustá zástavba ve starých skandinávských městech jsou v místním klimatu rozhodně funkční. Studený vitr je přeměřován nad střechy, zatímco slunce ohřívá povrchy zdi a ulic. Tyto podmínky vyvolávají pocit, jako by se klima přesunulo stovky kilometrů jižněji (Gudhjem v Dánsku).

Podle tohoto modelu se vitr prohání nad městy a ponechává ulice i zahrady téměř v bezvětrí. Nízké stavby a šikmé střechy umožňují slunečním paprskům pronikat mezi budovy, zahřívají zdi a dlažďené chodníky, takže mikroklima v malých městských prostorech je mnohem příjemnější než v okolní krajině.

Zdá se, jako by se místní klima v těchto městech posunulo o 1000 kilometrů na jih, a proto vegetace zahrnuje fíkovníky, vinnou révu a palmy, jimž se jinak tak daleko na severu nedaří. Počet hodin v roce, které lze pohodlně strávit venku, je v těchto tradičně zastavěných prostředích obvykle dvakrát vyšší než v oblasti obecně.²⁰

Volně stojící vysoké budovy zesilují vitr a vytvářejí při zemi turbulence. Mezi budovami je chladno a větrno a písčovitě potřebují platy, aby vitr neodfoukal písek. Klima ve výšce očí může vyvolat dojem, jako bychom se posunuli stovky kilometrů na sever (rezidenční čtvrť s vysokými budovami ve švédské Landskrone).

Jak už jsme několikrát uvedli, delší pobyt venku znamená živá města. Optimální podmínky pro život ve venkovním prostředí se podařilo vytvořit ve starých skandinávských městech právě proto, že důkladně dbali na místní klima.

Poloha San Franciska na pobřeží Tichého oceánu přináší městu zvláštní klima: jsou tam nižší teploty a často fouká silnější vitr než jen o kousek dál ve vnitrozemí. Z tohoto důvodu jsou venkovní aktivity v městském prostoru většinou roku závislé na slunečním svitu a na ochraně před větrem. Pokud je tedy dostatek slunce a vhodné závětrí, pak je San Francisco báječné město, dá se tam příjemně chodit i pobývat.

Na počátku 80. let otevřel plán městského centra možnost rozsáhlé výstavby nových vysokých budov. Mnoho navrhovaných mrakodrapů by v centru města vytvořilo podstatně více stínu a silnějších proudů vzduchu, a to jak na hlavních ulicích a náměstích, tak i v čínské čtvrti.

Studenti a badatelé z Kalifornské univerzity v Berkeley provedli pod vedením profesora Petera Bosselmana řadu výzkumů, které ukázaly závislost městského života v San Francisku na slunci a možnostech ochrany před větrem. Několik modelových experimentů doložilo, že nový městský plán by způsobil v mnoha klíčových čtvrtích města zesílení větru a zvěštil

plochu zastíněných míst. Problémy názorně ilustroval také dokumentární film, jehož autoři si jako titul vypůjčili slavný citát Marka Twaina: „Nejchladnější zimu jsem strávil v létě v San Francisku.“²¹ Místní diskuse o kvalitě města, klimatu a nových mrakodrapů vyústila v referendum, které se voličů jednoduše zeptalo, zda chtějí ve městě méně slunce a větší vítr. Není třeba říkat, že většinovou podporu tato politika nezískala. A nový městský plán, přijatý v roce 1985, stanovil požadavky, že novostavby poblíž klíčových městských prostorů nesmí poškodit klima. Nové budovy musí dodržet nižší úroveň nebo být stavěny stupňovitě, aby se slunce dostalo do ulic. Pokusy ve větrném tunelu musí dokázat, že budovy nebudou vytvářet problémy s prouděním vzduchu.

V praxi tato nová nařízení znamenala, že v regulovaných oblastech městského centra San Franciska nebyly od roku 1985 postaveny žádné mrakodrapy. Příklad San Franciska je dokladem toho, že je možné mít zástavbu s vysokou hustotou, a přitom v okolí nových staveb zajistit dobré klima.²²

Principů a zkušeností ze San Franciska se dá vhodně využít při plánování nově budovaného prostředí v již existujících i nových městských čtvrtích. V jednotlivých oblastech se musí provést pečlivé studie, aby se přesně určily klimatické faktory ovlivňující pohodlí a venkovní pobyt ve městech. Při projektování nových budov je třeba požadovat, aby přispívaly ke zlepšení klimatických podmínek v okolním městském prostoru.

Jestliže města chtějí motivovat lidi k tomu, aby více chodili a jezdili na kolech, a chtějí rozvíjet živé a přitažlivé městské partie, pak je klima mezi budovami jedním z nejdůležitějších faktorů. Pečlivé plánování klimatu by mělo být požadavkem pro všechny nové stavby.

Bez ohledu na to, kolik pozornosti se věnuje plánům rozvoje a klimatickému plánování ve městech, je vždy možné vylepšit mikroklima zvláště v blízkosti míst, která mají přilákat lidi k příjemnému pobytu a kde jsou mikroklimatické požadavky obzvláště přísné.

Terénní úpravy, živé ploty a oplocení mohou poskytnout útočiště přesně tam, kde je nejvíc potřeba. Na celém světě se projevuje hodně novátorství a kreativity, zvláště pokud se zájem soustředí na rozšíření sezony u venkovních kaváren. Tady existují pádné ekonomické argumenty: je třeba zajistit, aby se mohly kavárenské židle využívat co nejvíce dnů v roce a co nejvíce hodin denně.

Norské hlavní město Oslo je daleko na severu. Je vhodným místem pro výzkum inovací a úvah vedoucích k tomu, aby se venkovní kavárenské židle daly co nejvíce využívat po celý rok.

Kavárenské zahrádky mají rámy s prosklenými stěnami a jsou zakryty markýzami, vytápěny tepelnými lampami, elektrickým zařízením nebo mají vyhřívané podlahy. Pečlivě se vybírají také kavárenské židle, takže se na nich sedí příjemně a v teple. Místní mikroklima dotvářejí podušky

pečlivé plánování klimatu
v nových městech

pečlivé plánování klimatu
v nejmenším měřítku

pečlivé plánování klimatu
na všech úrovních

V 60. letech nikdo nevěřil, že by ve skandinávských zemích mohly být kavárny s obsluhou venku. Dnes se kavárenské židle využívají 10–12 měsíců v roce. Nové potřeby a rostoucí povědomí o klimatických podmínkách znatelně zvýšilo pohodlí a rozsah venkovní sezony (listopadová scéna s polštáčky a příkrývkami, Kodaň).



Skleněné stěny, markýzy, vyhřívací lampy a polštáčky na křesílkách pomáhají dodat příjemné mikroklima v zimních měsících (pouliční kavárna v norském Oslo).

4.8 Krásná města, příjemné zážitky

starost o vizuální kvalitu musí zahrnovat všechny městské prvky

Příjemné město budované v úrovni očí poskytuje příležitost chodit pěšky, pobývat, setkávat se s lidmi a prezentovat se, a to znamená, že musí mít správné měřítko a dobré klima. Tyto žádoucí cíle a nároky na kvalitu mají jedno společné: týkají se převážně fyzických a praktických záležitostí.

Naproti tomu práce s městskou vizuální kvalitou je obecnější. Jedná se především o design a detaily jednotlivých prvků a o to, jak jsou všechny tyto elementy vzájemně sladěny. Vizuální kvalita zahrnuje vizuální zážitek, estetiku, design a architekturu.

Městský prostor může být navržen tak, že jsou všechny praktické požadavky splněny, ale náhodně zkombinované detaily, materiály a barvy ho připraví o vizuální soulad.

Naopak může být městský prostor navržen s převládajícím důrazem na estetiku, ale zanedbává funkční aspekty. Prostor je tedy krásný a pečlivě navržené detaily představují kvalitu samu, ale zdaleka neplní základní požadavky na bezpečnost, klima a příležitosti k pobytu.

Důležité aspekty městského prostoru musí být vzájemně propojeny v přesvědčivý celek.

Sjednotil-li se design s obsahem, výsledky jsou přesvědčivé (Pioneer Courthouse Square v Portlandu, Oregon).



Přesvědčivé pojednaná souhra funkcí a prostorové kvality na Piazza del Campo v viterbské Sieně – jeden z důvodů, proč náměstí slouží jako místo k setkávání již 700 let.



stoprocentní místa

Ve své knize *City: Rediscovering the Center* (1988) zavádí William H. Whyte pojem „stoprocentní místo“.²³ Jak naznačuje název knihy, stoprocentní místa jsou ta místa a lokality, kde jsou přítomny všechny městské kvality. Praktický zájem o potřeby uživatelů se dokonale spojuje se zájmem o detail a celek: to je místo, kde chtějí lidé být.

Možná že světověznámá Piazza del Campo v Sieně proslula přesně z těchto důvodů: toto městské prostranství nabízí unikátní kombinaci kvalit. Jednoznačně splňuje všechny funkce a praktické potřeby. Je možné se tam bezpečně a pohodlně procházet, stát, sedět, poslouchat i hovořit. Navíc byly všechny elementy spojeny do přesvědčivého architektonického celku, v němž proporce, materiály, barvy a detaily posilují a obohacují ostatní kvality prostoru. Piazza del Campo je dobře fungující a krásný městský prostor, který slouží již 700 let jako hlavní náměstí Sieny – a bezpochyby bude sloužit dál. Zájem o lidské měřítko nebude nikdy staromódní.

oslava radosti z místa

Kromě samostatné práce s prostorem a detaily je často možné dosáhnout významného zlepšení kvality, je-li městský prostor navržen tak, aby vyzdvihl zvláštní vlastnosti místa. Nové a atraktivní kombinace mohou vzniknout tehdy, jestliže lze městský prostor přímo propojit s vodními plochami a liniemi nábřeží, když se dá zajistit spojení s parky, květinami a krajinářskou úpravou, když mohou být prostory dokonale orientovány podle podmínek lokálního klimatu.

Dobrou příležitostí, jak zvýšit hodnotu prostranství, poskytne také topografie a výškové rozdíly. Zážitek chodců může v porovnání s chůzí po rovině obohatit jakákoli výšková diference. Vynorí se nové pohledy a výjmy. Ulice San Francisco jsou plné možností tohoto druhu, avšak i malé výškové rozdíly mohou očím nabídnout zajímavé představení.



Městský prostor jako galerie současného umění byl jedním z cílů umělecké koncepce přijaté v australském Melbourne. Kromě prací vystavených ve stálé expozici se různými instalacemi a dočasně vystavenými uměleckými přístřiky může pochlubit i městský prostor, zejména uličky.



Umělecké nasvícení městských prostranství je důležitým prvkem v umělecké koncepci města (Melbourne).

Prostor města také obohacuje výhled na atrakce, ať už se nacházejí blízko či daleko. Možnost výhledu na jezero, moře, krajinu nebo na vzdálené hory splňuje mnohé nároky na kvalitu městského prostoru.

estetická kvalita – pro všechny smysly

Práce s vizuálními a estetickými prvky má vlastní potenciál. Lidem, kteří procházejí městem, poskytuje hodnotné zážitky krásný prostor, pečlivě naplánované detaily a originální materiály. Toto vše jsou přednosti samy o sobě, které navíc tvoří další cennou vrstvu k ostatním kvalitám, jež město nabízí.

Samozřejmě že i náměstí a ulice mohou být speciálně navrženy tak, aby poskytl vizuální zážitky. Design a detaily prostoru zde hrají velmi důležitou úlohu, která se dá ještě rozšířit a obohatit tím, že prostor zaujme i ostatní smysly: když nabídne například zurčící vodu, mlžení, páru, aromatické a zvukové zážitky. Hlavní atrakcí těchto míst není jen městský život jako takový, ale spíše směsice smyslových dojmů.

umění v městském prostoru

V průběhu dějin přinášelo umění do městského prostoru hodnotu a kvalitu v podobě pomníků, soch, fontán, detailů budov a dekorací. Umění předává krásu, monumentalitu, připomíná důležité události, komentuje život společnosti, obyvatele i městský život, to vše s překvapením a humorem. Dnes může městský prostor – stejně jako dřív – plnit důležitou funkci: může být styčnou plochou mezi uměním a lidmi.

V nedávných letech usilovali v centrálních částech Melbourne o to, aby kombinace umělecké koncepce a strategie městského prostoru posloužila jako inspirující příklad pro jiná města. Cílem této strategie bylo, aby městský veřejný prostor sloužil jako víceúčelová galerie současného umění. Po vybraní-li se tedy lidé z Melbourne ve městě, mohou se seznámit s pečlivě vybranými a dobře rozmištnými díly současných umělců z různých uměleckých disciplín. Tříbodová strategie umění zajišťuje, že výběr je aktuální a poskytuje bohatý zážitek. Tyto tři ústřední body tvoří práce vystavené permanentně, díla a instalace vystavené na přechodnou dobu a rozsáhlá komunikace o umění s obyvateli města prostřednictvím uměleckých center. Mimořádný důraz se věnuje interaktivní zábavě pro děti, která je založena na principu „pojď se víc dovědět o tom, co ve městě vidíš“.

Městská strategie a její důraz na instalace a dočasně vystavené práce zajímavě přispívá k atraktivnímu výběru prožitků a poskytuje okoljdoucím jistý moment překvapení a nevypočitatelnosti. V mnoha úzkých uličkách města nebo v pasážích se střídají umělci, kteří s nasazením, fantazií i humorem ozvláštňují prostor svými díly – ale pouze na určitý počet měsíců. Pak jsou přizváni další umělci, a ti vystavují zase v jiných pasážích a průchodech. Je tam vždycky něco nového k vidění a také mnoho překvapivých i vtipných komentářů, které objevují něco zajímavého o konkrétním místě, o městě a aktuálním dění.

nádherná města – zelená města

Stromy, parková úprava a květiny hrají podstatnou roli mezi prvky městského prostoru. Stromy dávají v horkých letních měsících stín, ochlazují

Krásná města jsou zelená města. V centru Melbourne se každý rok vysadí 500 nových stromů (Swanston Street v Melbourne 1995 a 2010).



a čisti vzduch, definují městský prostor a pomáhají akcentovat důležitá místa. Velký strom na náměstí oznamuje: „Tady je to správné místo.“ Stromy podél bulvárů podtrhují lineární sekvenci a stromy, jejichž větve se pnou nad ulici, naznačují přítomnost zeleného prostranství ve městě. Kromě přímých estetických kvalit mají zelené prvky ve městě symbolickou hodnotu. Přítomnost zeleně předává poselství o vnitřním zamýšlení, osvětlení, kráse, udržitelnosti a rozmanitosti přírody.

Po tolika letech, kdy se stromy kácely, aby uvolnily místo dopravě, nebo zkrátka hynuly kvůli mizerným růstovým podmínkám a znečištění, došlo nedávno k vítané renesanci zeleně ve městech. Snahy o zlepšení podmínek pro městský život a cyklisty se často spojují s výsadbou nových stromů a expanzí zelených městských oblastí. Od roku 1995 bylo v Melbourne každým rokem vysazeno podél ulic 500 nových stromů – je to součástí urbanistické strategie obnovy. V souladu s plánem, přijatým roku 2008, mají v New Yorku za cíl vysadit ve veřejném prostoru města jeden milion nových stromů.²⁶ Toto množství nových zelených prvků je zásadním příspěvkem ke kvalitě města a zároveň posiluje požadovaný profil New Yorku jako udržitelné zelené metropole.

nádherná města – také v noci

Osvětlení městského prostoru má velký vliv na orientaci, bezpečí a vizuální kvalitu v době, kdy se ve městě setní.

Ve světě se používají různé osvětlovací strategie. Jedním extrémem jsou města ve Spojených státech, která upouštějí od osvětlení ulic pod záminkou, že noční město osvětlují vozidla. Není třeba říkat, že tyto čtvrti jsou obvykle temné jako hrob a lidé nemají příliš mnoho důvodů se těšit, až zapadne slunce.

V oblastech, které osvětlení používají, se uplatňuje řada principů. Mnohá města jsou ve svém přístupu pragmatická a jednají účelně. Principy osvětlení se v různých časových periodách vystavby města mění, takže v něm zůstává mnoho typů svítidel i barevnosti světla. Typickým výsledkem bývá nahodilá a vizuálně chaotická městská noční scéna.

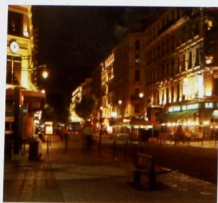
Jiná města zaujala k otázce osvětlení velmi svědomitý přístup, rozpoznala jeho silný dopad na kvalitu města a zároveň jeho potenciál jako nezávislého uměleckého výrazového prostředku.

V Melbourne je městské osvětlení přirozenou částí uměleckého programu „Světlo jako umění“.

Dalším dobrým příkladem města, které přijalo promyšlenou strategii uměleckého osvětlení, jež zahrnuje nastavení světla i barevnost, je francouzský Lyon.

Hodnotné inovace v práci s vizuálním pojednáním nočního prostranství lze také spatřit na úrovni dalšího městského prostoru: na Radničním náměstí v rakouském Sankt Pöltenu (1995–1997). Město používá nepřímé odražené světlo, které se mění v závislosti na ročním období a podle událostí, které se na náměstí odehrávají.

V mnoha městech je osvětlení těžištěm záměrného uměleckého zpracování. Průkopnické úsilí vynaložili v Lyonu po roce 1990 (Rue de la Republique, Lyon, Francie).



Voda, mlžení, pára, materiály, barvy, povrchy, světlo a zvuk mohou v mnoha kombinacích přispívat k přitažlivé scéně smyslových vjemů v městském prostoru.



a v neposlední řadě...

Kritéria pro správnou kvalitu města a jeho terénu pro pěší jsou přehledně seřazena v seznamu o dvanácti bodech na straně 239. Poslední bod obsahuje pozitivní smyslové zážitky. Důvodem, proč jsme zařadili tento bod na konec seznamu, je skutečnost, že vizuální kvalita je zastřešující pojem, který má zahrnovat všechny elementy v terénu města. Tato pozice vyjadřuje také záměrně podtržený fakt, že vizuální kvalita nemůže zajistit městskou kvalitu sama o sobě, ale že dobrá města v úrovni očí jsou utvářena spoluprací na všech dvanácti kritériích kvality dohromady.

Mají-li města fungovat a přitahovat lidi, aby je za všech okolností mohli užívat, je nutné důkladně ošetřit fyzické, praktické i psychologické aspekty a poté je obohatit o cenné vrstvy při práci s vizuálními kvalitami.

Tohoto spojení bychom rádi zdůraznili, neboť mnohé projekty, ačkoliv odvádějí dobrou práci při rozvíjení vizuálních aspektů, zanedbávají jiné, pragmatictější kvality.

Po celém světě existují příklady městských čtvrtí a prostorů, v nichž návrh jednostranně ovládl vizuální a estetické zřetelo. Tyto urbanistické projekty a městské prostory budou možná vyobrazeny v architektonických časopisech, ale v reálném světě obvykle fungují špatně nebo vůbec ne – postrádají totiž zásadní zohlednění lidí i života ve veřejném prostoru.

Součástí promyšlené těchto otázek musí být všechna kvalitativní kritéria – vždycky.

4.9 Města pro jízdu na kole

cyklisté jako součást života ve městě

ačkoli jsou mnohá města vhodná – jen málo z nich je pro cyklisty dobrých

Cyklisté reprezentují odlišnou a trochu rychlejší formu pěšího provozu, ale z hlediska smyslových zážitků, života a pohybu jsou součástí všeho, co patří k městskému životu.

Při podpoře a propagování živých, bezpečných, udržitelných a zdravých měst jsou cyklisté samozřejmě vítáni.

Následující text se zabývá plánováním měst vhodných pro cyklisty a zkoumá je v přímé souvislosti s diskusí o lidském měřítku v urbanismu,

na světě je mnoho měst, kde jsou jízdní kola a cyklistický provoz ne-reálné. V některých oblastech je na cyklistiku příliš velká zima a naědi, v jiných zase příliš horko. Některá místa mají nevhodnou topografii: terén je pro kola příliš hornatý a strmý. Za takových okolností cyklistický provoz zkrátka není možný. Pak existují překvapení, jako například San Francisco – mysleli byste si, že kvůli všem kopcům nebude jízda na kole možná. Avšak ve městě vládne silná a nadšená cyklistická kultura. Jízda na kole je populární také v mnoha nejchladnějších a nejteplejších městech, protože i tam je konečným cílem během roku velké množství dnů, které jsou pro cyklistiku příhodné.

Faktem zůstává, že značný počet měst po celém světě má pro cyklistický provoz velmi vhodnou strukturu, terén i podnebí. S nástupem dopravních strategií, které postupně dávaly přednost automobilové dopravě a způsobily, že jízda na kole se stala nebezpečná či zcela nemožná, však mnohá města své možnosti vzdala. V některých městech se cyklistický provoz i přes rozsáhlý rozvoj automobilového provozu udržel.

V mnoha městech zůstává podpora cykloprovozu víceméně v podobě sladkých politických řečí a typická infrastruktura pro cyklisty se skládá spíš z nepropojených úseků cyklostezek, než aby byla přímým skutečným, upřímným a užitečným přístupem. Výzva k jízdě na kolech zde má k přesvědčivosti opravdu daleko. Pro tato města je typické, že pouhé jedno nebo dvě procenta denních výjezdů do města se uskuteční na kole a v cyklistickém provozu převládají sportovní založení mladí muži na závodních kolech.

Srovnáme-li tuto situaci s městy oddanými cyklistice, jako je například Kodaň, kde 37 % dopravy lidí do práce či do školy a zpět probíhá na kolech, uvidíme obrovskou propast. Tady je cykloprovoz klidnější,



Cyklisté projíždějící městem jsou součástí městského života. Mimoto se mohou snadno proměnit z cyklistů v chodce.



bezvýhradná podpora cyklistické dopravy

cyklistická síť „ode dveří ke dveřím“

bicykly jsou pohodlnější, většinu cyklistů představují ženy a cyklistický provoz zahrnuje všechny věkové skupiny od školáků až po seniory.

Zdá se, že v této době, kdy se fosilní paliva, znečištění a potíže s klimatem i se zdravím stávají narůstajícím celosvětovým problémem, by bylo upřednostnění cyklistické dopravy zjevným pokrokem. Potřebujeme města, v nichž se dá pohodlně jezdit na kolech, a existuje řada měst, kde by vylepšení cyklistického provozu bylo jednoduché a laciné.

Města, kde se v posledních desetiletích úspěšně prosadil provoz jízdních kol, se mohou stát příkladem dobrých nápadů a požadavků, jak se stát městem vhodným pro cyklisty. Přesvědčivým příkladem je Kodaň, jejíž dlouholetá cyklistická tradice byla v padesátých a šedesátých letech ohrožena automobilovým provozem. Avšak ropná krize v sedmdesátých letech se stala katalyzátorem cíleného přístupu, který vyzýval k opětovné podpoře cykloprovozu a ve srovnání s jinými velkými městy západní Evropy pomohla udržet automobilovou dopravu na nezvykle nízké úrovni. V následujícím textu tyto kodaňské zkušenosti využíváme: mohou poskytnout platformu pro diskusi o dobrém cyklistickém městě.

V Kodani byla postupně ve všech částech města zřízena spojitá síť cyklistických tras. V malých postranních ulicích i v rezidenčních ulicích (v zónách s rychlostí 15–30 km za hodinu) je doprava klidná, takže zde nejsou nutné speciální stezky pro kola tak jako na hlavních ulicích, kde jsou cyklostezky samozřejmostí. Síť se na většině ulic skládá z cyklostezek, které vedou podél chodníků a obvykle jsou odděleny obrubníky, a to jak od chodníků, tak i od parkovacích a jízdních pruhů.



Cyklistická doprava by měla být automaticky integrována do celkové dopravní strategie. Pokud je možné vzít kola do vlaku, do metra, do tramvají a do taksí, pak se dá cesta kombinovat na velké vzdálenosti (příklad z Kodaně).



V některých místech nejsou trasy pro jízdní kola vymezeny obrubníky, ale jsou vyznačeny barevnými pruhy za řadou zaparkovaných aut směrem k chodníku, takže parkující vozy chrání kola před motorizovanou dopravou. Tento systém je známý jako „cyklostezky v kodaňském stylu“.

Dalším článkem cyklistického systému ve městě jsou zelené cyklistické trasy nabízející průjezd parky a po zrušených železničních tratích. Tyto trasy jsou plánovány pro kola jako tranzitní a chápou se jako doplnková příležitost, možnost vyhlídkové jízdy a zelená volba pro kola. Hlavní princip cyklistické strategie však spočívá v tom, že je pro kola místo na normálních ulicích, kde si jejich majitelé vyvíjejí stejné pochůzky po obchodech a úřadech jako ostatní. Zásadou pro cyklistický provoz je bezpečnost: cyklistické stezky musí být bezpečné „ode dveří ke dveřím“, tedy po celé trase při průjezdu městem.

Prostor pro tuto komplexní cyklistickou síť se z velké části získává omezoáním automobilové dopravy. Parkovací místa a jízdní pruhy se postupně redukovaly, jak se dopravní model posunoval od automobilového provozu k cyklistickému, a kola proto potřebovala větší prostor. Většina hlavních městských čtyřpruhových ulic se změnila na dvoupruhové s dvěma pruhy pro jízdní kola, s dvěma chodníky a středním pruhem určeným k bezpečnějšímu přechodu chodců přes ulici. Na krajnicích byly vysazeny stromy a doprava je obousměrná jako dřív.

Cesty pro cyklisty vedou podél chodníků stejným směrem jako motorizovaná doprava a jsou vždy na pravé, čili „pomale“ straně motorizované dopravy. Všichni účastníci dopravy tedy víceméně vědí, kde se pohybují jízdní kola, a to je nejbezpečnější systém pro všechny zúčastněné strany.

kola jako součást integrovaného dopravního myšlení

Prizvání k jízdě na kolech musí znamenat, že cyklistický provoz je včleněn do celé dopravní strategie. Cyklista musí mít možnost vzít si kolo do vlaku, do metra a přednostně i do městského autobusu, aby se tak dala kombinovat cesta na kole s veřejnou dopravou. A když je to potřeba, musí takovou službu nabízet i taxi.

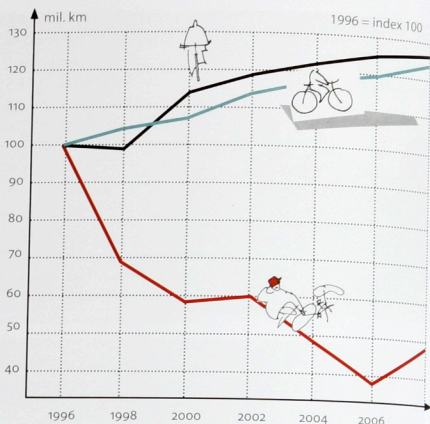
Dalším důležitým spojovacím článkem integrované dopravní strategie je možnost zaparkovat jízdní kola bezpečně u zastávek a dopravních uzlů. Dobré možnosti pro parkování kol jsou zapotřebí také podél ulic, v blízkosti škol, úřadů i obytných domů. Nové kancelářské a průmyslové budovy by měly do svých plánů – jako svoji přirozenou součást – zahrnovat parkoviště, šatny a sprchy pro cyklisty.

bezpečnou síť pro bicykly, prosím ano

Bezpečnost provozu je zásadním prvkem v celé cyklistické strategii. Kompaktní síť pro cyklisty chráněná obrubníky a parkujícími automobily tvoří důležitý první krok. Dalším klíčovým bodem je pocítovaná a skutečná bezpečnost městských křižovatek. V Kodani pracují na několika strategiích. Velké křižovatky mají pro jízdní kola zvláštní pruhy z modrého asfaltu a piktogramy kol připomínající řidičům, aby na cyklisty dávali pozor. Křižovatky mají speciální světelnou signalizaci, která rozsvítí zelenou pro

Riziko nehod se výrazně snižuje, když jezdí na kole více lidí. Pokud je na ulici mnoho jízdních kol, řidiči aut dávají mnohem větší pozor. Vpravo: graf ukazuje růst cykloprovozu a redukci nehod od roku 1996 do roku 2008 (Kodaň).²⁵

- Kilometry ujeté na kole ve všední den
- Kilometry cyklistických stezek, cyklistických jízdních pruhů a zelených tras
- Počet vážně zraněných cyklistů



cyklisty o šest sekund dříve, než mohou vyjet automobily. Nákladní auta a autobusy musí mít speciální cyklistická zčrtačka, a časté mediální kampaně upozorňují řidiče, aby zvláště na křižovatkách dávali na cyklisty pozor.

Správná cyklistická města vědí, že dobrá viditelnost na křižovatkách je životně důležitá. Z tohoto důvodu nesmí auta v Dánsku parkovat u křižovatek blíže než 10 metrů. Široce rozšířená americká praxe, dovolující autům na křižovatce odbočit vpravo na červenou, je nemyšlitelná ve městech, která chtějí přilákat lidi k chůzi a jízdě na kole.

bezpečí v číslech – i pro kola

Objem cyklistického provozu je jedním z nejvýznamnějších bezpečnostních faktorů při vytváření bezpečných cyklistických systémů. Čím více jízdních kol se v dopravním provozu pohybuje, tím více to nutí řidiče, aby dávali na cyklisty pozor a byli stále ve střehu. Když cyklistický provoz dosáhne rozumného, „kritického množství“, má to výrazný pozitivní efekt.

pohodlná síť

Je také důležité se zmínit o hodnotě komfortu a vybavení celé cyklistické sítě. Jízda na kole může být příjemná, zajímavá a bez zbytečných nepříjemností – anebo nudná a obtížná. Mnohá kritéria pro místa příznivá k chůzi se mohou použít i pro cyklistické trasy.

Pro lidi jezdící na kolech je důležité, aby měli dost místa a netisnili se v tlačenci. Cyklistické stezky v Kodani se liší šířkou, a to od 1,7 m do 4 m, přičemž doporučené minimum je 2,5 m.

S postupným rozvojem cyklistického provozu v univerzální a populární dopravní systém se na uliční scéně objevilo mnoho nových a širších



Nedávno v Kodani rozšířili hlavní cyklistické pruhy, aby překonali narůstající zácpu.

bicyklů. Ty zahrnují tříkolová transportní kola pro děti a zboží, jízdní kola pro zdravotně postižené a cyklotaxi. Všechny tyto dopravní možnosti vyžadují prostor a starší cyklisté, jakož i mnoho rodičů, kteří převážejí své děti na kole, potřebují mít opravdovou jistotu, že se nebudou tlačít a mačkat v davu. Jak se cyklistický provoz jako alternativní dopravní systém úspěšně rozvíjí, potřebuje stále více prostoru. Bez ohledu na nové požadavky na další místo, kola spějí k tomu, aby byly na ulicích města převažujícím přepravním prostředkem, který vyžaduje nejmenší množství prostoru na osobu.

Výzkum provedený v Kodani roku 2005 došel k závěru, že jedním z nejpálčivějších problémů města byly těžké zácpy na cyklistických trasách. Městská rada poté přistoupila k rozšíření cyklistických cest v nevyužívanějších ulicích a tato strategie se dál uplatňuje.²⁶

Častá přerušování na křižovatkách znepříjemňují jízdu na kole a ničí její rytmus. V Kodani během let zavedli různá řešení, jak tento problém redukovat. Cyklistické trasy jsou často převedeny přes postranní ulice bez přerušování: výsledkem jsou cyklistické trasy s menším počtem přerušování a s jasným upozorněním pro řidiče, že musí počkat. Zavedení zelených cyklistických vln na vybrané ulici také přiměřeně snižuje nepříjemná zastavování. Kvůli vytvoření těchto zelených vln pro cyklisty jsou semaforey nastaveny tak, aby cyklisté – pokud jedou do města a z města v dopravní špičce při rychlosti 20 km/h – nemuseli zastavovat. Tato služba byla dříve poskytována automobilům. Jinou formou komfortu a bezpečnosti pro cyklisty v Kodani je městská praxe při odstraňování sněhu. Cyklistické pruhy se vždy čistí dříve než jízdní pruhy pro motorová vozidla, aby to zdůraznilo prioritu cyklistů a vybizelo k jízdě na kole – bez ohledu na roční období.

cyklistická města a městská jízdní kola

V nedávných letech zavedlo mnoho měst různé typy městských kol, která je možné si ze stanou či skladu půjčit nebo pronajmout. Cílem této strategie je posílit cyklistický provoz: lidem se usnadní využití jízdních kol na krátké cesty po městě, kola přitom poskytují sdílený systém, takže jednotlivci si nemusí kupovat vlastní kola, skladovat je ani opravovat.

Bílá jízdní kola amsterodamského sdíleného cyklosystému se v sedmdesátých letech objevila a rychle z uliční scény zmizela. Mnohem stabilnější a lépe organizované systémy byly zavedeny v devadesátých letech v Kodani. Dnes má Kodaň v městském centru k dispozici 2000 bicyklů ve 110 cyklostanicích. Kola jsou volně k dispozici, financovaná z reklamy. Uživatelé platí minci zálohu, která se vrací, když vypůjčené kolo odevzdají do některého z oficiálních stanou. Městská kola využívají v Kodani především turisté, kteří mohou díky dobře rozvinuté cyklistické síti projíždět po městě snadno a bezpečně. Obyvatelé Kodaně si městská kola půjčují méně, protože dávají přednost kolům vlastním. Principem městských kol v Kodani je zkrátka umožnit nezkušeným městským cyklistům jezdit zde v relativně bezpečném cyklistickém prostředí.

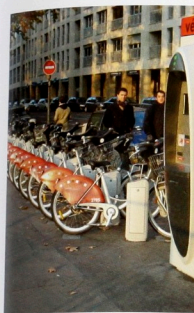


Cyklostezky rozumné šířky, ochrana z obrubníků, cyklistické přechody na křižovatkách, speciální semaforey, jež rozsvítí zelenou s předstihem šesti sekund před auty, a „zelené vlny“, které zajišťují, že kola mohou projet městem bez zastávek, to všechno jsou prvky opravdu úspěšné cyklistické strategie v Kodani.

Když sněží, čistí se napřed cyklistické trasy a teprve potom ulice pro motorizovaný provoz.

Programy pro využívání městských kol byly již zavedeny v četných evropských městech, mimo jiné v Paříži. Tam se model pro jejich užívání liší od systému kodaňského. V Paříži se program jmenuje Vélíb a městská kola používají především sami Pařížané. Pronájem kol Vélíb (na hodinu, týden nebo rok) jim umožní jízdu na kole, aniž by museli řešit starosti s jeho uskladněním a údržbou. Společnosti pronajímající kola se o ně starají za nájemní poplatky, který účtují cyklistům.

Během roku 2008 systém Vélíb v Paříži expandoval, měl k dispozici 20 000 nájemních jízdních kol parkujících asi v 1500 stojanech. Zkrátkou se jízdní kola Vélíb stala dobře využívanou službou především na krátké tratě: průměrně na 18 minut. Cílem systému Vélíb je umožnit mnoha cyklistům, více či méně zkušeným, aby se při jízdě na kole obeznámili s městem – ovšem v cyklistické síti, která není příliš bezpečná ani dobře rozvinutá. Trebaže došlo k nehodám, program nakonec přinesl dobré výsledky v tom, že nyní jezdí v Paříži na kolech více lidí – na těch pronajatých i na vlastních.



Myšlenka nabídnout zapůjčení nebo pronájem bicyklů se rychle rozšířila (Lyon ve Francii).

na cestě k nové cyklistické kultuře

Za pouhý jeden rok se počet jízdy na vlastních kolech zdvojnásobil. Inspirací a podporou takového zvýšení byl nepochybně provoz na nových jízdních kolech Vélíb. Na kolech tohoto systému se v roce 2008 uskutečnila jedna třetina všech cyklistických vyjížděk po Paříži a cyklistická doprava činila úhrnem 2–3 % celého pařížského provozu.¹⁷

Inspirace vývojem v Paříži se rozšířila do dalších měst a dnes je v plném proudu mnoho nových systémů pro městská kola, a to dokonce i ve městech, která v podstatě nemají žádnou cyklistickou infrastrukturu nebo kulturu. Zdá se, že myšlenka snadno dosažitelných městských kol může nastartovat rozvoj více cyklistických měst – podle zásady, že nejprve přilákáte zájemce, aby si vyjeli na městských kolech, a pak postupně vytvoříte pohodlné a bezpečné cyklistické síť. Opatrnosti však není nikdy nazbyt v situaci, kdy posíláte nezkoušené cyklisty na dvou kolech do měst, jejichž cyklistický provoz a jeho síť nemají „kritické množství“, které by umožnilo městským bicyklům posílit další rozvoj. Cyklistickou dopravu a dopravní bezpečnost je nutné brát vážně a začít do ní zkušenosti z dobrých cyklistických měst – místo experimentování s levnou cyklistickou kampaní. Městská kola musí navazovat na snahu vybudovat a podpořit cyklistickou kulturu – nikoli jí předcházet.

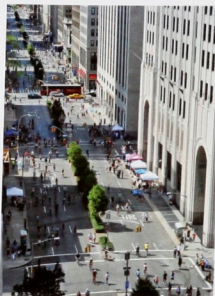
Mnoho měst, zejména v Skandinávii, Německu a Holandsku, je v posledních letech svědkem značného cyklistického rozvoje. Počet cyklistů a cyklistických vyjížděk pozvolna roste, jízda na kole je praktičtější a bezpečnější. Stává se z ní zkrátka způsob, jak se přepravovat po celém městě. Cyklistická doprava se postupně proměňuje – od malé skupiny cyklistických nadšenců, kteří téměř čelili smrti, k široce populárnímu hnutí, jež zahrnuje všechny věkové skupiny a vrstvy společnosti od členů parlamentu a starostů až po penzisty a školáky.

Charakter cyklistického provozu se podle situace zřetelně proměňuje. Když je mezi účastníky mnoho dětí a seniorů, je tempo jízdy důstojnější a bezpečnější. Závodní kola a výstroj Tour de France jsou nahrazovány pohodlnějšími rodinnými bicykly a obyčejným oblečením. Cyklistika se přesouvá z pozice sportu a testů přežití k praktickému způsobu, jak se ve městě dostat všude – at jste dokoláky.

V cyklistické kultuře tedy nastal posun od rychlé slalomové jízdy bicyklů mezi auty a za častého porušování pravidel silničního provozu až k proudu dětí, mládeže a seniorů, kteří jsou dbalí předpisů a využívají jízdě na kolech zřetelně vymezenou cyklistickou síť. Tento posun má velký dopad na společenské vnímání cyklistické dopravy jako skutečné alternativy a priměřeného doplnění ostatních forem přepravy. Kulturní změna také uvádí kola více do souladu s chodci i se životem města obecně. A je to další důvod, proč mají kola přirozené místo v této knize o městském životě.

od automobilové kultury ke kultuře cyklistické

Města jsou podivuhodně vynalézavá ve svých snahách posílit obecnou cyklistickou kulturu a demonstrovat, že kola jsou jasnou volbou téměř



V letech 2007–2009 bylo v New Yorku postaveno 300 km nových cyklostezek. Ve stejné době byl stanoven komplexní program s cílem podpořit Newyorčany v městské cyklistice. V letních měsících tam pořádají „letní ulice“ bez aut, takže obyvatelé města si mohou v pohodě vychutnat radost z chůze i jízdy na kole (Park Avenue, Manhattan, léto 2009).

pro každého. Školy nabízejí intenzivní cyklistický výcvik, společnosti a instituce soutěží, kdo bude mít mezi svými zaměstnanci nejvyšší procento cyklistů, a organizují se informační kampaně, cyklistické týdny a dny bez aut.

V kampaních, které v současné době podporují rozvoj cyklistické kultury, mnohá města v neděli vyhražují ulice pro jízdu na kolech. Neděle je mimořádně vhodným dnem hned ze dvou důvodů: automobilová doprava je obvykle klidnější a lidé mají více času na sportování i zážitky. Myšlenka uzavřít městské ulice pro automobilovou dopravu a změnit je dočasně v ulice pro kola byla po léta populární ve Střední a Jižní Americe. Rozsáhlý program „Ciclovia“ v kolumbijské Bogotě je jednou z nejznámějších a nejrovinutějších iniciativ tohoto druhu.

V letech, která následovala po vstupu do nového milénia, se myšlenka posílit cyklistický provoz šířila víc a víc i do těch měst, v nichž po deseti letech dominovala v městském plánování automobilová doprava.

Ve velkých australských městech Melbourne a Sydney byly rozvinuty ambiciózní strategie k založení rozsáhlých cyklistických sítí. Projektanti v obou městech usilovně pracovali na vytvoření nových cyklistických stezek a přesunu existujících stezek dál od městské dopravy a k bezpečnějšímu „kodaňskému stylu“, kde cyklisté jezdí kryti za řadou parkujících aut. Projektanti v New Yorku pracují na novém dopravním plánu, který z města udělá jednu z nejvíce udržitelných metropolí světa.

Hustota budov, rovný terén a široké ulice New Yorku skýtají dobré možnosti pro přeměnu motorového provozu na cyklistický. V pěti městských obvodech, a sice v Manhattanu, Bronxu, Queensu, Brooklynu a Staten Islandu, je plánována nová cyklistická síť o délce 3000 km. Práce na nových cyklistických trasách začaly v roce 2007 a už v průběhu let 2007–2008 byla dokončena čtvrtina plánovaných cyklistických cest a byl zřejmý významný nárůst cyklistického provozu. Nápad uzavřít o nedělních ulicích v New Yorku automobilovému provozu (tzv. „letní ulice“) byl zaveden v roce 2008 jako populární článek snahy o rozvoj nové cyklistické kultury. V budoucnu bude zájem o udržitelnost, změnu klimatu a zdraví zcela jistě znamenat, že stále více měst, jako New York, znásobí své úsilí o rozvíjení nové kultury městského života a pohybu. Zvýšený cyklistický provoz je jasnou odpovědí na mnohé z problémů, s nimiž města na celém světě zápasí.

jízdní kola v rozvojových zemích

Cyklistická doprava už nyní hraje klíčovou roli v celkovém obrazu dopravy v mnoha městech rozvojových zemí. Ovšem doprava na kolech je zde obvykle spojena s chudobou a riskantními podmínkami. Lidé jezdí na kolech z nutnosti, individuální mobilita je často nezbytným předpokladem, aby se mohli dostat do práce a vydělát si na živobytí.

Kola nebo ríční mají v mnoha městech lví podíl na transportu zboží i lidí. Bangladéská Dháka má 12 milionů obyvatel, přičemž 400 000



V mnoha rozvojových zemích hrají jízdní kola důležitou roli v přepravě imobilie.

cyklistický provoz a rozvoj města – překážka nebo příležitost?



městských říkš zajišťuje levnou a udržitelnou dopravu a zároveň poskytuje skromný, ale zásadní příjem více než jednomu milionu lidí.

Mnohá města, která dnes mají opravdu rozsáhlý cyklistický provoz, bohužel také pracují na tom, aby ho redukovaly ve prospěch motorové dopravy.

Například v Dháce jsou kvůli prohibujícímu rozvoji města považovány cyklistické taxiky za problém. V městech Indonésie a Vietnamu byla jízdní kola nahrazena malými motocykly. Velká čínská města byla ještě před několika desetiletími let celosvětově známá množstvím svých cyklistů. V současné době však provoz jízdních kol v mnoha čínských městech téměř zmizel z pouliční scény, a to v důsledku přehodnocení priorit, či dokonce přímého zakazu kol.

V této kategorii měst je třeba, aby se upřednostňování cyklistického provozu stalo klíčovou složkou strategie zaměřené na efektivní využití uličního prostoru, na snížení spotřeby energie i znečištění a na zajištění mobility pro většinovou skupinu lidí, kteří si nemohou dovolit auta. Navíc je investování do cyklistické infrastruktury v porovnání s investicemi do jiných druhů dopravy cenově dostupné.

cyklistická politika jako strategie rozvoje a udržitelnosti

Nové směry a přehodnocování priorit městské politiky probíhají po celém světě. Nášťestí to zahrnuje upřednostňování cyklistické dopravy i v mnoha městech rozvojových zemí, jako jsou Mexico City a Bogota v Kolumbii. Tématu se bude věnovat šestá kapitola.



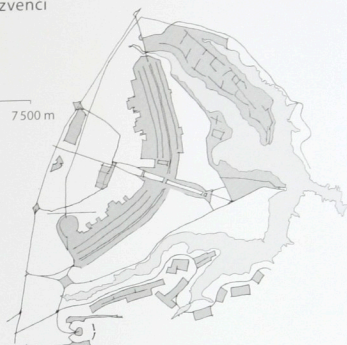
5

Život, prostor,
budovy – v tomto
pořadí

syndrom Brasília – územní plánování shora a zvenčí

Ze vzduchu vypadá Brasília jako stylizovaný orel s vládními budovami namísto hlavy a s křídly, jež ukrývají bydlení a instituce.

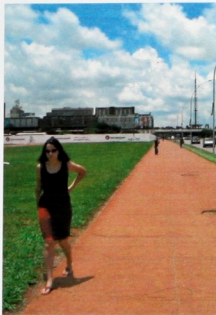
Brasília 1:250 000



Precizně navržená vládní čtvrť, vysoké budovy ohraničující široké zelené prostranství, které uzavírá budova parlamentu. Působivý pohled – pokud se díváme z dostatečné vzdálenosti.



Lidská krajina v Brasílii je žalostným sešláháním. Městský prostor je příliš velký a naprosto nevábný, cesty příliš dlouhé, rovné a nezajímavé a příjemné chůzi ve městě brání parkující auta.



5.1 Syndrom Brasília

lidská krajina – klíč k lepším městům pro člověka

Předchozí kapitola se zabývala množstvím požadavků, které by při projektování města na úrovni očí neměly být zanedbány, to znamená práci s nejmenším měřítkem územního plánování: s lidskou krajinou.

Urbanisté toto měřítko všeobecně přehlížejí, a to je důvod, proč zde o něm pojednáváme v takové šíři. Dalším zásadním bodem je, že práce s malým měřítkem nabízí klíč k zajištění lepších podmínek pro lidskou dimenzi.

Tytéž důvody jsou pádným argumentem, proč se úvahy o malém měřítku mají stát důkladně integrovanou součástí městského plánování a územního rozvoje. Ale k dosažení tohoto cíle bude zapotřebí zásadních změn v navykém myšlení a pracovních metodách.

městské měřítko, měřítko pro plánování míst a lidské měřítko

Jednoduše řečeno, městský design a urbanismus se dají popsat jako činnost, která zahrnuje několik velmi odlišných úrovní měřítka.

Existuje velké měřítko, které obnáší celkové zacházení s městem v dimenzi čtvrti, funkci a dopravních zařízení. Takové město vidíme z dálky nebo z ptáčích perspektivy.

Pak je tu střední měřítko, stavební, které popisuje, jak mají být navrženy jednotlivé segmenty nebo čtvrti města, jak uspořádat budovy a městské prostory. To je plánování města v perspektivě nízkého letícího letadla.

Poslední, ale určitě neméně významné je malé měřítko, lidská krajina. To je město, jak ho budou ve svém zorném poli vnímat lidé užívající městský prostor. Nejde tu o rozsáhlé městské siluety nebo o spektakulární rozmístění zajímavých budov, ale spíš o kvalitu lidské krajiny, kterou člověk intuitivně pociťuje, když prochází městem nebo se v něm zdržuje. Je to práce s architekturou při rychlosti 5 km/h.

kvalitní urbanismus vyžaduje koordinaci práce se všemi třemi měřítky

Práce se třemi měřítky ve skutečnosti znamená operovat se třemi velmi odlišnými disciplínami, z nichž každá má svá vlastní pravidla a kvalitativní kritéria. Ideální je pracovat se všemi třemi úrovněmi a spojit je v jeden přesvědčivý celek, který lidem ve městech zajistí lákavé životní prostředí.

Cílem má být komplexní řešení, v němž je město jako celek – jeho panoráma, rozmístění budov a proporce městského prostoru – propojeno na základě pečlivého nakládání s městskými sekvencemi, detaily a městským mobilářem v úrovni očí.

urbanismus – shora a zvenčí

Tento ideál se v mnoha případech ocitá v rozporu s urbanistickou praxí, která pramení v modernismu a je zaměřena spíše na jednotlivé budovy než na celek a městský prostor.

Fotografie, na níž se klient, starosta a hrdý architekt sklánějí nad modelem nové zástavby, ilustrují metodu i následný problém. Zástavba je vidět z ptačí perspektivy, ze značné vzdálenosti nad modelem. Z této výšky lze všechny prvky zástavby, budovy, obytné bloky i silnice přesouvat až do okamžiku, kdy je všechno na svém místě a vypadá to dobře – při pohledu shora a zvenčí.

Plánování měst a zástavby oblastí z výšky a zvenčí obvykle znamená, že se berou řádně v úvahu pouze měřítka dvou horních úrovní – velké městské měřítko a stavební měřítko.

U velkého městského a místního plánovacího měřítka je nutné učinit mnoho důležitých rozhodnutí. Na podporu těchto dvou měřítek bývá všeobecně dostupný dostatek informací, jakož i konkrétní architektonické programy. Zde se také soustředí nejvýznamnější finanční zájmy a k dispozici jsou vysoce specializovaní projektanti, kteří musí zvládnout problémy na základě bohatých zkušeností.

Velmi odlišná situace je při práci s lidským měřítkem, obtížným a poněkud neurčitým. Obojí, jak zkušenost, tak relevantní informace, se ukazují spíše jako nedostatečné, což zároveň znamená, že zřídka jsou k dispozici nějaké podpůrné architektonické programy. Finanční zájmy, vázané ke dvěma horním úrovním měřítka, už nejsou u lidské krajiny tak evidentní.

Existují slušná racionální vysvětlení, proč urbanisté mnohdy začínají shora a zvenčí. Priority jsou typicky řazeny takto: nejprve velké obrysy města, pak budovy a nakonec prostory mezi budovami. Zkušenost získaná za desítky let městského plánování však ukazuje, že tato metoda nefunguje, jestliže se zajímáme o lidskou krajinu a jestliže si přejeme přilákat obyvatele měst k tomu, aby využívali městský prostor. Téměř ve všech případech se naopak ukázalo, že nebylo možné dosáhnout cíle, tedy zajistit dobré podmínky pro městský život, pokud většina projektčních rozhodnutí uplatňovala nejvyšší měřítko a práce s městským životem se zredukovala pouze na péči o ty oblasti, které zbyly při plánování ve větším měřítku. Výsledkem bohužel je, že lidské rozměry ve většině nových měst a developerských projektů bolestně chybějí.

Jedním z mimořádných příkladů modernistického urbanismu je Brasília, hlavní město Brazílie. S plánováním a budováním města se začalo roku 1956 na základě projektu Lúcia da Costa, který zvítězil v architektonické soutěži. Brazílským hlavním městem se Brasília oficiálně stala roku 1960 a dnes má více než tři miliony obyvatel. Toto město nám dává dobrou příležitost posoudit důsledky plánování zaměřeného výlučně na největší měřítko: velkého městského a stavebního plánování.

Město z perspektivy helikoptéry. Kdo má na starosti městský život?



budovy, prostor, život – při tomto pořadí priorit nemá městský život naději

syndrom Brasília – výhradně nejvyšší úroveň měřítka

Při pohledu ze vzduchu má Brasília nádhernou kompozici: navržena je jako stylizovaný orel, vládní čtvrtě se nacházejí v partii hlavy a obytné oblasti v křídlech. Z perspektivy helikoptéry je kompozice stále zajímavá, výrazné bílé vládní budovy a velké obytné bloky jsou umístěny kolem prostorných náměstí a zelených ploch. Až sem je to dobré.

Pokud však máme město v úrovni očí, je to katastrofa – toto měřítko projektanti zcela ignorovali. Městské prostory jsou příliš rozlehle a neuspořádané, ulice příliš široké, chodníky a cesty moc dlouhé a rovné. Velké zelené plochy křížují vysípané pěšiny, které přesvědčivě dokládají, jak obyvatelé svou chůzi hlasovali na protest proti strnulému a formálnímu městskému plánu. Pokud člověk neletí letadlem či helikoptérou nebo nejede autem – a většina lidí, kteří žijí v Brasílii, ho nemá – pak tedy mnoho důvodů k radosti nenajde.

Syndrom Brasília, kde se pracovalo jen se dvěma největšími měřítky, a malé měřítko bylo zanedbáno, se bohužel obecně rozšířil jako plánovací princip.

Tento syndrom funguje v nových obytných zástavbách v mnoha částech světa, například v Číně a dalších rychle rostoucích oblastech Asie. Také Evropa má početné nové městské čtvrti a zastavěná území, které sužuje syndrom Brasília, jmenovitě nové oblasti u velkých měst, jako třeba Ørestad na okraji Kodaně.

Další velkou urbanistickou oblast reprezentuje Dubaj, kde byl v průběhu pouhých několika let postaven ohromný počet introvertních výškových budov. Také zde se úsilí soustředilo pouze na velké měřítko a spektakulární konstrukce – na nic jiného. Při pohledu z úrovně očí tu není co oslavovat.



Urbanismus shora a zvenčí. Zájem je zaměřen spíše na budovy než na prostory a komplexní pojetí (Ørestad, Kodaně a Dubaj).



5.2 Život, prostor, budovy – v tomto pořadí

nutnost nastartovat život
a s budovami počkat

život, prostor, budovy – v tomto
pořadí, prosím

tradiční urbanismus založený
na životě města a městském
prostoru

Pokud mají být města a budovy tak lákavé, aby zde lidé chtěli pobývat, bude lidské měřítko vyžadovat novou a důslednou péči. Práce s tímto měřítkem je nejobtížnější a nejcitlivější urbanistickou disciplínou. Jestliže se tato práce zanedbá nebo selže, městský život nemá žádnou naději. Široce rozšířená praxe plánování shora a zvenčí musí být nahrazena novými plánovacími postupy zdola a zevnitř, podle následujícího principu: nejdříve život, pak prostor, nakonec budovy.

Místo obráceného pořadí v plánovacím procesu, který staví na první místo budovy, potom prostor a pak (snad) trochu života, vyžaduje práce s lidským měřítkem, aby se nejprve pečovalo o život a prostor, teprve poté o budovy.

Stručně řečeno, metoda zahrnuje přípravné práce, které určují charakter a rozsah předpokládaného života v zástavbě. Následně se připravuje zadání pro městský prostor a městské struktury, které je založeno na žádoucích podmínkách pro pěší a cyklistickou dopravu a její vzájemné propojení. Jakmile je stanoven městský prostor a potřebné souvislosti, je možné přistoupit k určení vhodné polohy pro jednotlivé stavby, tak aby zajišťovaly co nejlepší koexistenci mezi životem, prostorem a budovami. Od tohoto okamžiku práce expanduje do velkých oblastí zástavby a do velkých čtvrtí, ale vychází vždy z požadavků na dobře fungující lidské měřítko.

Neodmyslitelné pořadí život–prostor–budovy je příležitostí formulovat již v rané fázi procesu požadavky na nové budovy, aby bylo jisté, že jejich funkce a design podpoří a obohatí městský prostor a život města.

Výchozím bodem jediného úspěšného přístupu k navrhování skvělých měst pro lidi musí být živé město a městský prostor. Je to nejdůležitější a současně nejobtížnější přístup a není možné ho ponechávat v tomto procesu až na později. Pokud má být výsledek úspěšný, musí se začít v úrovni očí a končit ptačí perspektivou. Samozřejmě že nejlepší ze všeho je pracovat se všemi třemi měřítky současně, celostně a přesvědčivě.

Pořadí život–prostor–budovy není novinkou: nový je modernismus a moderní způsob plánování používající opačné pořadí. Modernismus si udržel nadvládu jen asi 60 nebo 70 let, a to právě v době, kdy byla lidská dimenze vážně opomíjena.

Historie vývoje měst ukazují, jak se nejstarší osady rozvíjely podél cest, stezek a kolem míst, kde se konaly trhy.

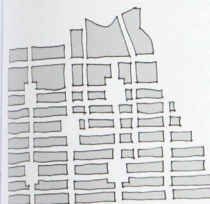


Monpezier 1:10 000

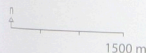


Plán města Monpezier (1283) v jižní Francii je založen na branách, náměstích a ulicích. Charakteristická podlouhlá lenutí náměstí a poskytují přechod k hlavním ulicím.

Princip život–prostor–budovy v praxi: městský plán Adelaide v Jižní Austrálii byl vypracován roku 1837 s důrazem na městský prostor a parky, zatímco budovy byly vystavěny později.



Adelaide 1:50 000



Kupci stavěli své stany a stánky podél nevyhledávanějších cest, kde nabízelí své zboží kolemjdoucím. Stany a stánky byly později nahrazeny trvalejšími stavbami a postupně tam vyrostla města s domy, ulicemi a náměstími. Původní cesty a tržní místa, která byla výchozím bodem pro městskou zástavbu, zanechala stopy v mnoha moderních městech. Tato stará organická místa vypoovídají o vývoji měst od lidské krajiny ve výšce očí ke složitějším strukturám.

Principem život–prostor–budovy se řídilo projektování například v oblastech, které potřebovaly vystavět nová města, jako řecké a římské kolonie, a v plánovaných středověkých městech, jako například Monpezier v jižní Francii (založeno roku 1283). Tyto principy ovlivnily plánování měst také v pozdějších letech. Ve městech z časů renesance a baroka byl výchozím bodem pro plánování primárně městský prostor a na stejných



principec bylo založeno i plánování koloniálních měst v Severní i Jižní Americe, například Filadelfie v Pensylvánii (1681) a Savannah v Georgii (1733), obě ve Spojených státech. Jiným příkladem plánovaného koloniálního města je Adelaide v Jižní Austrálii. Také zde bylo východiskem vymezení městského prostoru. V plánu plukovníka Williama Lighta z roku 1837 dostalo Adelaide mířivé schéma uliční sítě s pěti výraznými ústředními náměstími a velký zelený trávník obklopující celé město. Budovy byly stavěny podél ulic a náměstí později a postupně. Dokonce i v pozdějších obdobích, jako třeba při Berlageově městské výstavbě v centru Amsterodamu (1917), byl výchozím bodem v plánování veřejný městský prostor.

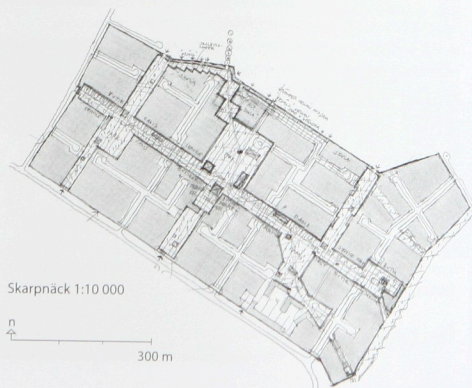
Tak se dá v celé historii měst sledovat respektování pořadí život–prostor–budovy, až do nedávného modernistického období, v němž ústřední pozice – namísto života a prostoru – zaujaly budovy.

Ale i v průběhu období, kdy v urbanismu dominoval syndrom Brasília, existovaly naštěstí ojedinělé případy městských obvodů a čtvrtí postavených v souladu se všemi třemi měřítky a v pečlivě zpracovaném celostním pojetí. Architekt Ralph Erskine demonstroval mnohé výhody použití malého měřítka společně s ostatními měřítky, například při své výstavbě ve Švédsku: Tibro (1956–1959), Landskrona (1970), Sandviken (1973–1978) a ve Velké Británii ve městě Newcastle upon Tyne (1973–1978). Podobně se po roce 1979 snažilo hnutí Nový urbanismus nastavit rozvojové zásady, které pečlivě integrují malé měřítko. Ilustraci těchto principů je letovisko Seaside na jižní Floridě, přestože život podporovaný těmito zásadami představuje zde pouze velmi malou část moderního, různorodého městského života. Jako mnoho jiných zastavěných oblastí, které sledují obdobná východiska, je i toto letovisko příliš izolované a zdejší hustota obyvatel je příliš nízká na to, aby místo přesvědčivě fungovalo.

život, prostor, budovy –
nadčasový koncept

Plán městského prostoru byl prvním elementem při projektování Skarpnäcku, nové oblasti jižně od Stockholmu (1981–1986). Nejdříve byly zakresleny brány, bulváry, náměstí, ulice a parky a pak požádali architekti, aby kolem plánovaných městských prostor navrhli domy.

Vpravo: původní skica, kterou připravil architekt Klas Tham.



Skarpnäck 1:10 000



Bo01 1:10 000



Tato obytná oblast byla postavena pro národní expozici bydlení Bo01, kterou hostilo v roce 2001 Švédské Malmö. Městský prostor a výhledy včetně klimatických podmínek byly důkladně prozkoumány ještě předtím, než vyzvali architekti, aby zaplnili stavební parcely. Výsledkem je neuvěřitelně dobře fungující městský obvod.

Rané švédské projekty Ralpha Erskina inspirovaly dvě nové zajímavé výstavby, které demonstrují potenciál při plánování v souladu s principem život–prostor–budovy.

Skarpnäck je novou městskou čtvrtí postavenou v letech 1981–1986 jižně od Stockholmu. Bydli v ní přibližně 10 000 obyvatel. Urbanistický plán představuje v této oblasti jasný rozchod se způsobem plánování, které se v předchozích desetiletích zaměřovalo na umístování jednotlivých budov mezi dopravní systémy. Tento plán ukazuje spíš rozsah, pozici a dimenze veřejného prostoru v nové městské čtvrti a poskytuje návod, jak mají být s jeho podporou umístěny a navrženy budoucí stavby.

Čtvrť Bo01 ve švédském Malmö (2001) byla postavena podle podobných principů. Městský plán rozvinul profesor Klas Tham a založil ho na zkušenosti ze své předchozí práce ve Skarpnäcku a z několika dalších projektů Ralpha Erskina. Bo01 je příkladem důkladné práce s městským prostorem, se zaměřením na proporce prostorových sekvencí a stejně tak na ochranu před počasím, což dokládají velké budovy, které chrání ty nižší. Zároveň byla věnována pozornost i různorodosti: aby ji dosáhli, využili služeb mnoha různých stavitelů a architektů.

Život, prostor a budovy v nové zástavbě

Nové město Almere (1976–1986) neda-
leko Amsterdamu se vyznačuje spíše
úzkými budovami a vertikálním členě-
ním, bydlení je důsledně umístěno nad
aktivními funkcemi parteru.



Měkké hraniční linie na obytných uli-
cích jsou jedním z vizionářských zele-
ných urbanistických principů použitých
ve Vaubanu (1993–2006), nové části
města v jihoněmeckém Freiburgu.



Život, prostor a budovy jsou příkazem
doby pro novou zástavbu, která má po-
stupně nahradit dočasná obydlí v Kap-
ského Města v Jižní Africe.



Příjemné město s výškovými budovami v pozadí

Na nábrží v kanadském Vancouveru
stojí podél ulice nízké budovy, které ze-
zadu sousedí s vysokými úzkými oby-
tnými věžemi, vše na stejném pozemku.



Výsledkem je zástavba s nezvyklým množstvím kvalit, které oblast
zpopularizovaly jako rezidenční čtvrť a cíl celého města i regionu. Bo01
je dobré místo k životu, protože zde byly pečlivě odděleny turistické de-
stinační, nábrežní prostory i venkovní prostor pro místní obyvatele. Je tu
místo pro všechny.

Tyto městské čtvrti demonstrují, že lidská krajina, rozvoj i městský
plán mohou být pojaty komplexně – pokud věnujete důkladnou pozor-
nost všem měřítkům.

příjemné město s výškovými
budovami v pozadí: příklad
Vancouveru v Kanadě

Ve Vancouveru v minulých letech přistoupili s odpovídající péčí ke kom-
binaci různých měřítek v plánování města. Rozsáhlá nová výstavba po-
dél městského nábrží musela splňovat dva klíčové požadavky: vysokou
hustotu budov a dobré urbanistické řešení v těchto nových městských
částech. Bylo potřeba zajistit dostatek čtverečních metrů i dobré kvali-
ty v úrovni očí; tento problém vyústil v pečlivý návrh výstavby ve dvou
úrovních. Domy o dvou až čtyřech podlažích tvoří v nižší úrovni plošinu,
která sleduje stavební linii podél městských ulic. Nad tímto platy vyrůs-
tají husté postavené mrakodrapy, které ustoupily za stavební linii, takže
nemají vliv na prostředí pro pěší. Mrakodrapy jsou navrženy jako štíhlé
věže, aby se předešlo zastínění nábrží při pohledu ze zadních budov
a omezil se dobře známý účinek průvanu a stín v ulicích. Celkem vzato,
tento vancouverský typ výstavby skýtá zajímavou novou orientaci v po-
kusech o kombinování velkého a malého měřítka v jednom rozvojovém
území. Nová výstavba ve Vancouveru je inspirativním příspěvkem do
debaty o vytvoření zdárilých měst v úrovni očí, která zároveň mají velmi
hustou zástavbu.

kvalitní města v úrovni očí – nový
předmět na školách architektury

Jak vidíme, existují tedy zajímavé mezinárodní příklady, jak lze požada-
vek na vysokou hustotu budov kombinovat s péčí o lidskou krajinu. Nale-
zení rovnováhy je klíčem k vytváření živých, bezpečných a udržitelných



Granville Island 1:10 000



Smíšená funkce byla hlavní zásadou konverze částečně opuštěné průmyslové oblasti na novou městskou čtvrť a park (70. léta). Granville Island ve Vancouveru.

Školy, divadlo, obchody a bydlení postavené podél stále fungující průmyslové zóny. Granville Island je jedním z mála míst na světě, kde byly téměř všechny principy diskutované v této knize uvedeny do praxe.

1. V původní průmyslové čtvrti byla smíšená doprava, a tak je to dosud.
2. Tržnice.
3. Zásada je, aby celý parter byl aktivní a průhledný.
4. Jiná architektonická zásada zní: udržet charakter staré industriální čtvrti. Budovy, městský mobiliář a nápisy odrážejí průmyslovou historii oblasti.



měst. Některé problémy se dají vyřešit pomocí důkladného plánování měst a místních regulačních plánů, ale zásadní je, aby architektura, z níž jednotlivé budovy vycházejí, přímo přispívala ke kvalitě v úrovni očí.

K otázce, jak zajistit, abychom měli skvělá města ve výšce očí, by se mělo přistupovat jako k důležitému architektonickému úkolu v daleko větší míře, než nabízí současná praxe. Není to tak dávno, co byl téžistém architektury pečlivý návrh budov v úrovni ulice. Tam, kde se stavba setkávala s ulicí, používalo se menší, detailnější měřítko. Díky architektonické péči o zajímavé přízemní podlaží pak bylo procházení městy bohatým, intenzivním a různorodým smyslovým zážitkem.

Modernismus přinesl nové myšlenky. Od přízemí až na úplný vrchol byly budovy stavěny z identických materiálů a se stejnou úrovní detailů. Stavby „padaly“ přímo na chodník z výšky pěti či deseti, nebo dokonce čtyřiceti podlaží. Nyní, když jsou důsledky tohoto mechanického zacházení s městskými budovami dobře známy, je jisté na čase přivést opět vylučnou situaci přízemních podlaží na pořad jednání.

Poptávka po skvělých městech v úrovni očí, s vyššími budovami v pozadí, vyžaduje znovuobjevení architektury přízemí jako zvláštní disciplíny.

Neptejte se, co může město udělat pro vaši budovu, nýbrž co může vaše budova udělat pro město. Jasná, okamžitá reakce na tuto výzvu by mohla být: atraktivní přízemní podlaží, nad nimiž o dobrý kus dál vyznívají podlaží horní.



Aktivní nižší podlaží s ustoupenými výššími budovami (Hobart v Austrálii).



Tyto kodaňské tady domů vypadají shora nudně a uniformně. Přesto v zorném poli chodce mají tyto řadové domy tolik kvality a funkce a jsou tak přesvědčivé, že zde žije největší koncentrace architektů a jejich rodin (Kodan).



když funguje dobře jen malé měřítko...

Kromě projektů, na nichž se pracovalo s malým i velkým měřítkem současně, existuje překvapivě množství dobře fungujících oblastí, které věnovaly důkladnou péči pouze malému měřítku.

Z velké výšky i z vrcholků střech vypadají kodaňské čtvrtě se skromnými stavbami řadových domků (1873–1889) uniformně a nudně. V jedné ulici za druhou stojí téměř identické nízké domy, dokonce v řadách. Pohled z ptáčích perspektiv y nenabízí příliš přesvědčivou představu domova.

Avšak dole, v zorném poli, mají tyto řadové domy své kvality. Uliční prostor je pečlivě dimenzován, nacházejí se tam předzahrádky a parková úprava, dobře utvářený prostor, různorodost detailů, bezpečný provoz a příjemné klima. Stručně řečeno, čtvrtě splňují téměř všechny

Malé měřítko si vždy vyslouží pečlivou pozornost, jestliže má počet návštěvníků ekonomický dopad. Pařížský Disneyland není z ptáčích perspektiv y nijak zvláštní přitažlivý, ale dole v úrovni očí funguje zábavní park dokonale. Aby ještě zdůraznili příjemnou, přátelskou atmosféru, jsou vyšší podlaží budov zmenšena na 80 % normální velikosti.



požadavky na kvalitní městské prostředí. A obyvatelé jsou tak zaneprázdněni využíváním svých možností, že mají sotva čas přemýšlet, zda jejich čtvrtě vypadá zevně i shora uniformně a nudně.

Zkušenost z takto zastavěných území podtrhuje fakt, že pokud musí být při územním plánování opomenuto jedno nebo více měřítek, v žádném případě to nemůže být malé měřítko: lidská krajina.

Je rovněž zajímavé, že taková oblast, kde je kvalita malého měřítká přesvědčivá, patří ve městě mezi nevyhledávanější a nejdražší. Nachází se tady také největší koncentrace architektů a jejich rodin: je evidentní, že architekti velmi dobře vědí, jak chtějí bydlet.

Dalším příkladem toho, že pečlivé zacházení s lidskou krajinou je důležitým předpokladem pro schopnost společenství fungovat jako oblast bez aut a jako alternativní sociální model, je Svobodný stát Christiania v Kodani.

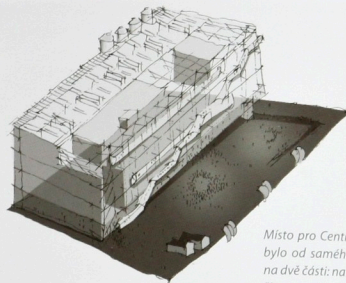
malé měřítko – faktor, který určuje, kam to bude člověka přitahovat

Skutečnost, že kvalita malého měřítká je pro příjemný život a přitažlivost nějaké oblasti rozhodující, potvrzuje důkladná pozornost věnovaná lidské krajině v zábavních parcích, výstavních areálech, tržištích a rekreačních střediscích. Tato místa mají jedno společné: nabízejí návštěvníkům dobré podmínky – v zorném poli. Pohled z ptáčích perspektiv y a z perspektivy helikoptéry tady pochopitelně nehraje žádnou velkou roli.

život, prostor, budovy – ve stávajících městech

Pracovní metoda, která je speciálně zaměřená na život v městském prostoru, je stejně důležitá při zlepšování stávajících urbanistických oblastí.

Lidská krajina ve městech byla po celá léta opomíjena, často jako příčný důsledek protěžování automobilového provozu. Postupně si téměř všechna města zřídila dopravní oddělení, která každým rokem vyčíslují objem dopravy a hodnotí parkovací podmínky. Shromažďují údaje



Místo pro Centre Pompidou v Paříži bylo od samého začátku rozděleno na dvě části: na náměstí pro městský život a neformální kulturu a na budovu pro formálnější kulturní akce.



Na rozdíl od Guggenheimova muzea ve španělském Bilbao, které je uzavřeno ze všech stran (nahůře), bylo toto melbournské muzeum (vpravo uprostřed) navrženo tak, aby rámovalo velmi atraktivní městský prostor (Federation Square, Melbourne).



zviditelnit život ve městech

výzkum městského života v Kodani – za posledních 40 let



Nová budova opery v norském Oslo stírá hranice mezi městem a budovou. Střešní plochy byly navrženy jako městský prostor, který člověka vyzývá k městskému horolezectví.

a vytvářejí prognózy, dopravní modely a analýzy dopadů. A v průběhu tohoto procesu začala být auta v územním plánování čím dál viditelnější – a jsou všudypřítomná.

Na druhé straně jen výjimečně někdo sledoval, co se stalo se životem ve městě a s chodci.

Život ve městě byl po celá desetiletí považován za samozřejmost: je to přece něco, co tam vždycky bylo, a dopad stabilního zhoršování se příliš nezoumal.

Zatímco se automobilová doprava v plánovacích procesech stávála čím dál viditelnější, lidské aktivity ve městech jako by přestaly existovat.

Priority a jejich pořadí je třeba změnit i zde. Městský život musí být vidět a musí se o něj pečovat na stejné úrovni jako o ostatní městské funkce. Prioritou musí být život, a to i ve stávajících městech.

Plánování v nových městských oblastech musí začínat prognózami budoucích modelů aktivit. Ve stávajících městských oblastech by se měl, jako jednoznačný výchozí bod, nejprve prostudovat skutečně existující městský život a potom tyto informace použít k vytvoření plánů, kde a jak městský život posilovat.

Pravidelné zkoumání veřejného prostoru a veřejného života bylo v Kodani zavedeno v roce 1968 a během let se ukázalo, že je to velmi cenný nástroj pro plánování budoucího městského prostoru a vylepšení v oblasti lidské krajiny. Metody byly původně vyvinuty jako součást výzkumného projektu na Škole architektury Královské dánské akademie výtvarných umění.

Zjednodušeně řečeno, metody zahrnují mapování a vyhodnocování prostoru města a zaznamenávání městského života, který se tam odehrává. Záznamy typického městského života osvětlí rozsah pěších a pobytových aktivit ve vybraných časech, dnech i v různých ročních obdobích. Je to jednoduchý a finančně nenáročný způsob, jehož prostřednictvím můžeme získat poměrně přesnou představu o tom, jak prostory fungují a které aktivity se tam odehrávají.

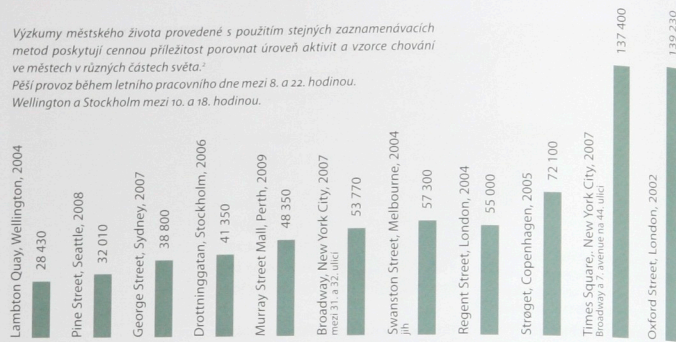
Za pomoci stejných metod mohou být výzkumy opakovány později, například po dvou, pěti nebo deseti letech, aby se ukázal vývoj i změny ve způsobu využívání města. Tam, kde byl přeměrován provoz a městský prostor doznal vylepšení, dají se výsledky změn vyčíst poměrně snadno. Zkrátka tyto metody umožňují sledovat a rozvíjet život ve městě. V Kodani se výzkum veřejného prostoru a veřejného života vyvinul v důležitý plánovací nástroj, který umožňuje, aby politici a urbanisté získali informace o tom, jak se město mění, a na základě toho si vytvořili představu, jak by se mohlo dál vylepšovat.

Život ve městě se zviditelňuje, což bylo a nadále je rozhodujícím faktorem při uskutečnění mnoha kvalitativních zlepšení veřejného prostoru v Kodani.

zviditelnit život ve městech

Výzkumy městského života provedené s použitím stejných zapsaných metod poskytují cennou příležitost porovnat úroveň aktivit a vzorce chování ve městech v různých částech světa.²

Pěší provoz během letního pracovního dne mezi 8. a 22. hodinou. Wellington a Stockholm mezi 10. a 18. hodinou.



výzkumy městského života jako univerzální plánovací nástroj

Přestože hodnota systematických výzkumů městského života jako nástroje pro stanovení strategie městského prostoru a pro plánování městského prostoru byla poprvé demonstrována v Kodani v roce 1968, teprve dnes se považuje za samozřejmé, že urbanisté pokládají údaje o městském životě a údaje o městské dopravě za rovnocenné.

V letech, která následovala po počátečním výzkumném projektu, byly studie městského života dále rozpracovány jako plánovací nástroj pro projekty urbanistické obnovy měst s velmi rozdílným charakterem, a to v různých částech světa a ve vysoce odlišných klimatických podmínkách.

Městský život byl sledován v městských oblastech, které se liší velikostí: od malých provinčních měst až po velká města, jako jsou Londýn (2004) a New York (2007–2009). Seznam měst, kde byly tyto metody použity za uplynulá dvě desetiletí, poskytuje údaje o různorodosti míst podle geografie i kultury: Evropa (Oslo, Norsko; Stockholm, Švédsko; Riga, Lotyšsko, a Rotterdam, Holandsko), Afrika (Kapské Město, Jižní Afrika), Střední východ (Ammán, Jordánsko), Austrálie a Oceánie (Perth, Adelaide, Melbourne, Sydney a Brisbane, Austrálie; Wellington a Christchurch, Nový Zéland) a Severní Amerika (Seattle, Washington, a San Francisco, Kalifornie).³

Průzkumy v mnoha různých městech poskytly podrobný obraz charakteru a rozsahu městského života, což se dá využít v místním urbanistickém plánování. V širším kontextu přinesly výzkumy cenný přehled kulturních vzorců a vývojových trendů v různých částech světa. To, že byly k dispozici údaje z různých měst, umožnilo také porovnat informace a zajistit jejich přenos, inspiraci a řešení mezi jednotlivými městy.

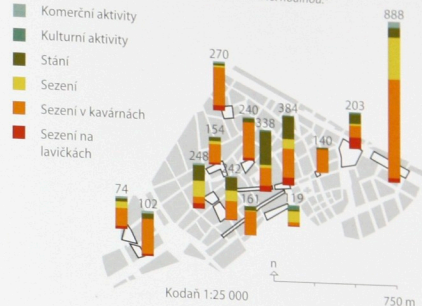
Metody používané ke studiu městského života se postupně rozvíjely a staly se rafinovanější. Různé pokusy tyto informace systematizovat se nyní v četných městech proměnily v pevné postupy, které pravidelně

Život ve městě se zviditelní



Studie městského života se obvykle provádějí za pomoci ručního zaznamenávání. Pozorovatelům to umožňuje získat potřebné údaje a zároveň mají přímé informace o tom, jak městský prostor funguje.

Záznam ukazuje průměrnou úroveň pobytových aktivit v kodaňském městském prostoru za všedního letního dne mezi polednem a 16. hodinou.⁴



zkoumají rozvoj života ve městě jako výchozí bod k diskusi o městské politice a stanovení cílů. A nyní, po mnoha letech nezájmu, má práce s lidským měřítkem v městské politice opět oporu – v metodách a plánovací praxi.

nejdříve život, pak prostor, potom budovy – jako univerzální požadavek pro urbanisty

Stejně jako zkušenosti z plánování nové výstavby zdůrazňují nutnost zabývat se životem, prostorem a budovami v tomto pořadí, tak i zkušenosti ze stávajících měst a městských oblastí naznačují, že život ve městě se musí zviditelnit a dostat v plánovacím procesu priority. Zásada nejprve život, pak prostor a potom budovy má charakter univerzálního požadavku pro plánovací procesy ve 21. století.

V roce 1993 byl v australském Perthu proveden rozsáhlý výzkum městského života. Od té doby došlo v městském prostoru k mnoha vylepšením a výzkum z roku 2009 ukázal, že úroveň aktivit ve městě se zdvojnásobila. Fotografie ukazují situaci na chodníku před zlepšením a po něm.

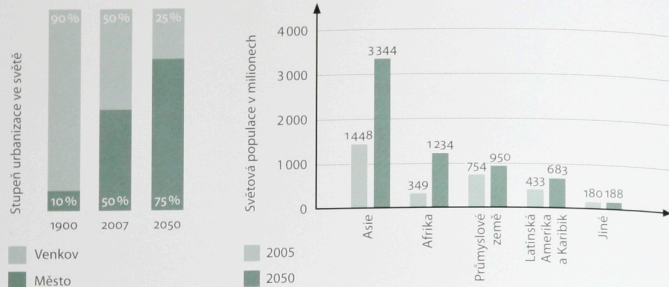




6

Rozvojová města

zásadní otázka ve všech částech světa



Nahore: Více než polovina světové populace žije ve městech a před rokem 2050¹ se očekává procentuální nárůst na 75%. Vpravo nahore: Očekávaný populační vývoj ve městech po celém světě: 2005–2050.²



V průběhu historického vývoje sloužil prostor města jako místo ke shromažďování, setkávání, jako tržiště i kontaktní prostor. Většina světových měst i nadále poskytuje rámec pro tyto životně důležité funkce (tržní den, Chichicastenango, Guatemala).



Zvýšený provoz v mnoha městech vyvíjí na tradiční funkce městského prostoru silný tlak (Ammán, Jordánsko).

6.1 Rozvojová města

lidská dimenze – zásadní otázka ve všech částech světa

Pro upřednostnění humánního urbanismu, který se důkladně přizpůsobuje člověku jako uživateli městského prostoru, existují silné argumenty. Motivování k chůzi, k jízdě na kole a k účasti ve veřejném životě má být součástí městské strategie ve všech zemích, bez ohledu na úroveň hospodářského rozvoje.

Řada potíží v rychle rostoucích městech rozvojových zemí podtrhuje a posiluje důležitost práce s lidskou dimenzí v urbanismu.

většina lidí dnes žije ve městech, a ta explozivně rostou

Během uplynulého století se celková světová populace rozrostla světelnou rychlostí: z 1,65 miliardy lidí v roce 1900 až na šest miliard v roce 2000, a předpokládá se, že do roku 2050 dosáhne devíti miliard.³

Dramatický růst je většinou vidět právě v městských oblastech. V roce 1900 žilo 10 % světové populace ve městech. Do roku 2007 tento podíl vystoupil k 50 % a očekává se, že v roce 2050 bude žít ve městech 75 % světového obyvatelstva.⁴

přílednění a chudoba způsobuje, že společný městský prostor je pro všechny cennější

Rychlý nárůst městské populace v rozvojových zemích je katalyzátorem mnoha problémů a těžkých úkolů.

V mnoha městských oblastech tento problém vyústil v šíření velkých neplánovaných a neoficiálních obytných čtvrtí – hustě obydlených, primitivně konstruovaných a téměř bez jakýchkoli forem infrastruktury,



Tam, kde nepřevládá motorizovaná doprava, tradiční funkce městského prostoru zůstávají v rovnováze (hutong v čínském Pekingu).



V mnoha rozvojových zemích se mnoho důležitých denních činností odehrává na ulici. Kultura, klimatické a ekonomické podmínky způsobily, že život ve veřejném městském prostoru má velký vliv na životní podmínky a kvalitu života (sledování televize v Zanzibaru, Tanzánie; pouliční prodej v bangladéšské Dháce a kadeřnictví ve vietnamské Hanoji).

silné argumenty pro zachování a posílení pěšího a cyklistického provozu

Mnoho nových obytných čtvrtí je postaveno podle zásad a ideologií, které přisuzují venkovním aktivitám velmi nízkou prioritu (Peking, Čína).



Tlak na města vede i k přelidnění stávajících obytných oblastí, které zatěžují veřejné služby, dopravní systémy a samozřejmě veřejný prostor a parky.

Společným rysem většiny městských obyvatel v rozvojových zemích je jejich velmi skromný životní standard. Právě v těchto obytných oblastech – s vysokou hustotou obyvatelstva a omezenými ekonomickými zdroji – má venkovní prostor obzvláště velký vliv na životní podmínky. Kdekoli je to možné, odehrávají se všechny běžné činnosti právě venku: v blízkosti bydli, na ulicích, na náměstích nebo na jiném společném území.

Kultura, tradice a klima diktovaly v mnoha oblastech rozsáhlý a mnohotvárný venkovní život, který vždy hrál – a stále hraje – významnou roli ve vztahu k životním podmínkám a kvalitě života. Zvláště v těchto městech je důležité zajistit, aby se tam v budoucnu nacházel dostatek dobře fungujících veřejných prostranství a aby ve stávajících i nových městských čtvrtích existovaly příležitosti k aktivitám jejich obyvatel.

Rychlý růst měst a velká koncentrace obyvatel spolu s potřebou ekonomického rozvoje a dopravy na větší vzdálenosti k novým typům pracovišť znamenají nepřiměřený tlak na dopravní infrastrukturu. Ačkoli přístup k automobilům a motorizované dopravě se bude postupně zvyšovat, nyní má velká většina obyvatel jen velmi omezený (nebo žádný) přístup k osobním autům a motocyklům. Veřejná doprava je zpravidla slabě rozvinutá, drahá a pomalá.

Pro tyto skupiny obyvatel tradičně hrála pěší nebo cyklistická doprava velkou roli. Podstatný podíl obyvatel ve městech i nadále spoléhá na chůzi a kolo, nebo využívá možnosti hromadné dopravy. Zvýšená motorizace však výrazně omezuje možnosti chůze a jízdy na kole. A zatímco se některé skupiny obyvatel stávají mobilnější, jiné, ještě větší



Dvanácti milionům obyvatel bangladéšské Dháky nabízí levnou a udržitelnou dopravu kolem 400 000 šlapacích ríček. Podnikání s ríčkami poskytuje obživu více než jednomu milionu lidí. Diskuse o tom, jak se vypořádat s automobilovým provozem, často argumentuje tím, že šlapací ríčky „stojí v cestě pokroku“. Konflikty tohoto druhu jsou bohužel v mnoha rozvojových zemích běžné.⁵



skupiny jsou méně mobilní a snad i bez reálných možností se někam přepravit. Existují neobyčejně silné a přesvědčivé argumenty, proč je důležité poskytnout obyvatelům rychle se rozvíjejících měst v rozvojových zemích dobré podmínky pro bezpečnou a pohodlnou chůzi a jízdu na kolech. Samozřejmě že rozvoj podmínek k chůzi a jízdě na kole nemá být chápán jako dočasné opatření pro ty nejchudší. Je to spíše proaktivní a obecná investice do zlepšení životních podmínek a rozvíjení udržitelných dopravních systémů s cílem zredukovat znečištění a dopravní rizika; je potřeba, aby se doprava přizpůsobila všem skupinám společnosti.

Dobré pěší a cyklistické systémy v těchto městech jsou zároveň důležitým předpokladem efektivních systémů veřejné dopravy.

ekonomický růst a klesající kvalita života

Rychle rostoucí města v rozvojových zemích mají obecně mnoho společných rysů. Jejich tradiční klesá a cyklistický provoz klesá a zvyšující se automobilová doprava naplňuje města k prasknutí. Souběžně s příznáky hospodářského růstu v mnoha městech, zejména v Asii, se snižuje kvalita života.

Auta a motorky se při kalamitě propletají v nekonečné ztmě, čas strávený v dopravě se prodlužuje a problémy s hlukem, znečištěním ovzduší a dopravními nehodami rostou ze dne na den.

Podmínky pro pěší a pro zbývající nadšence na kolech jsou už dlouho nesnesitelné, ale oni jsou nuceni je akceptovat. Chodci si rázi cestu přečpanými chodníky, které zatím ještě nebyly odstraněny a zabrány kvůli parkování, anebo chodí přímo po silnici se všemi svými koši, taškami a dětmi, zatímco cyklisté klíčkují hustým provozem.

Pod tlakem se ocitli také tradiční život venku, to znamená řemesla, vystavování zboží, pouliční prodej i pouliční kuchyně s malými jídelnami. Každým dnem se prostor zmenšuje ve prospěch parkování a dopravy, každý typ venkovní aktivity je v městském prostoru negativně ovlivňován hlukem, znečištěním a chybějícím pocitem bezpečí. Volný prostor je zastavěn, z parků se budují parkoviště a místa pro dětské hry prostě mizejí. Každým dnem je situace o něco horší.

Lze konstatovat, že dramatický rozvoj dopravy ve skutečnosti znamená výrazné snížení kvality života pro rozsáhlé skupiny populace, zejména pro ty ekonomicky nejchudší.

Na rozdíl od tohoto obecného obrazu rostoucích měst, jejichž problémy se denně násobí, je velmi inspirující vidět příklady městských strategií, které prosazují vizionářští politici a projektanti hledající nová řešení těch nejalších problémů.

Ještě před několika lety dominovala vietnamským městům cyklistická doprava. Dnes však tuto úlohu převzaly motocykly. Motorizovaná doprava zvyšuje mobilitu některých společenských skupin, ale pro kvalitu měst to znamená hodně nových problémů.





Brazilské město Curitiba se ve svém rychlém růstu soustředilo na budování zvláštních autobusových koridorů podél nových bulvárů. Rychlá autobusová doprava vedená vlastními jízdními pruhy byla později inspirací pro mnoho měst.

inovativní myšlení, růst města a doprava: brazilská Curitiba



Zdokonalují samozřejmě dopravní řešení, ale jejich snahy míří také k posilování městského života a zlepšování podmínek pro chůzi a jízdu na kolech; je to spojovací článek celkové politiky a strategie směřující ke všeobecnému pozvednutí ekonomického potenciálu, městské kvality a životních podmínek.

Mnoho měst zavedlo v nedávných desetiletích nové metro, vlaky a městskou kolejovou dopravu. Tyto systémy však vyžadují značné investice a jsou časově náročné. Jiná města se místo toho obrátila k systému BRT, Bus Rapid Transport (rychlá autobusová doprava). Toto řešení „metra na gumových kolech“ je zajímavé, protože je levné a jejich zavedení není složité – přitom může po městě rychle a pohodlně přepravit velké množství cestujících.

Město Curitiba v jižní Brazílii, procházející obrovským rozvojem, projevilo v oblasti dopravy skutečné průkopnické ducha. V období od roku 1965 do roku 2000 populace města vzrostla z 500 000 na 1 500 000 a toto tempo stále pokračuje. Od roku 1965 se město rozrůstalo podle plánu kolem pěti hlavních ulic s autobusovou dopravou, rozvinutých ze středu města jako pět prstů. Tyto ulice obsluhují velké kloubové autobusy. Účelně vybudované zastávky, které umožňují cestujícím rychle nastoupit a vystoupit, a zelená pro autobusy na každé křižovatce udržují provoz v pohybu.

Další dva klíčové prvky ve vizionářském územním plánu starosty Jamie Lehrera jsou krátké a pohodlné cesty k autobusovým zastávkám a přístup jízdních kol k autobusovým ulicím. Velký počet nově

inovativní myšlení, kvalita města a sociální udržitelnost: kolumbijská Bogota

vybudovaných parků, komplexní systém ulic a centrální náměstí bez aut zajistí v tomto rychle se rozvíjejícím městě volný prostor a příležitosti k různým aktivitám.

Curitibu lze považovat za modelové město, které ukazuje možný způsob, jak zajistit dobré podmínky pro pěší i cyklistickou dopravu a jak upřednostnit další aspekty městského života i přes ekonomické problémy a rychle rostoucí populaci.

Bogota v Kolumbii. Jihoamerické město se šesti miliony obyvatel usku- tečňuje od roku 1995 pozoruhodně městské plány. Zejména v letech 1998 až 2001 pod vedením starosty Enrique Peñalosa měla práce na zlepšení kvality města velkou prioritu. Ve městě, kde vlastního auta pouze



V kolumbijské Bogotě byl v roce 1999 zaveden rozsáhlý systém BRT (Bus Rapid Transport – rychlá autobusová doprava). Stejně jako ve městě Curitiba, jezdí i v Bogotě autobusy „transmilenio“ ve vlastních jízdních pruzích. Nabízejí výrazně rychlejší přepravu, o níž by si řidiči aut na přeplněných vozovkách mohli nechat jen zdát.



Důležitým úkolem městské modernizace v kolumbijské Bogotě bylo zajistit lepší podmínky pro pěší a cyklisty. V mnoha ulicích byly vylepšeny chodníky, položeny nové pěší a cyklistické stezky, které vedou podél pásů městské zeleně do nových obytných čtvrtí.



20 % obyvatel, věnovali po léta část dopravních investic na zlepšení automobilové dopravy.

Od roku 1998 došlo ke změně priorit ve prospěch zlepšování mobility a životních podmínek pro zbývajících 80 % populace. Obyvatelé bez automobilů potřebovali chodit, jezdit na kolech a pro pohyb po městě účinně využívat veřejnou dopravu.

Program byl realizován s cílem zlepšit podmínky pro chodce a cyklistickou dopravu. Chodníky, blokové po léta zaparkovanými auty, byly uvolněny a renovovány, vybuďovalo se 330 km nových cyklistických stezek. Kola zde považují za praktický a levný dopravní prostředek, který může obyvatelům nejhudších městských čtvrtí zajistit větší mobilitu. A v souvislosti s budováním nových městských částí založili příhodné stezky pro pěší a cyklisty, samozřejmě předtím, než se začalo s výstavbou silnic.

Klíčovým prvkem celkového plánování v Bogotě, stejně jako ve městě Curitiba, bylo zavedení rozsáhlého autobusového systému BRT s pruhy vyhrazenými pro autobusovou dopravu po celém městě. Provoz autobusů „transmilenio“, zahájený kolem roku 2000, podstatně snížil dobu potřebnou k průjezdu městem. Cílem městského plánování bylo podpořit hospodářský a sociální rozvoj města tím, že nejméně privilegovaní obyvatelé získají lepší podmínky a větší mobilitu. Pokud je snadnější chodit pěšky a jezdit na kole a rychlejší používat veřejnou dopravu, pak je také mnohem jednodušší dostat se do práce ve všech částech města. Autobusy „transmilenio“ jezdí průměrnou rychlostí asi 30 km/h a dopravní zácpu předjíždějí zprava; systém využívá denně 1,4 milionu cestujících. Každý pasažér ušetří ročně v průměru 300 hodin, které dříve strávil v městské dopravě, a nyní je může efektivněji využít buď k práci, nebo doma s rodinou.



„Ciclovía“ v Bogotě. Každou neděli od 7 do 14 hodin je pro automobily uzavřeno 120 km městských ulic. Jsou naopak otevřeny pro cyklisty a venkovní hry. Za ta léta se „Ciclovía“ stala velmi populární a o běžných nedělích vyrazí ven do ulic města více než milion lidí, kteří se tu potkávají, zdraví, chodí pěšky či jezdí na kolech.

Celkové plánování nezapomnělo ani na možnosti rekreace. Za pouhých pár let vybudovali v Bogotě na 900 nových parků a náměstí, a to zejména v hustě obydlených oblastech, kde jsou byty malé a potřeba volného prostoru je zde větší než jinde.⁶

Příkladem Curitiba a Bogoty se inspirovali urbanisté mnoha velkých měst v ekonomicky vyspělých zemích i v zemích rozvojových při implementaci sociálních programů a zlepšování městského prostředí. Zejména principy upřednostňování autobusového systému BRT dále rozvíjela například Jakarta, Guatemala City, Kuang-čou (Kanton), Istanbul, Mexico City, Brisbane a Los Angeles.

Zavedení zvláštních cyklistických ulic o víkendů – „la Ciclovía“ – je další iniciativou aplikovanou v Bogotě. Myšlenka má nyní po celém světě velký počet přívrženců a využívá se v mnoha městech. V rámci modelu „Ciclovía“ je v neděli, kdy stačí pro objem dopravy méně prostoru, uzavřeno pro automobilový provoz množství městských ulic. Ulice se promění v cyklistické trasy a hřiště, kde se mohou obyvatelé města pohybovat na čerstvém vzduchu, zacvičit si, učít své děti jezdit na kole a vůbec se radovat z výhod městské cyklistiky. Každou neděli dopoledne Bogota uzavírá 120 km městských ulic pro automobilovou dopravu. Časem se „Ciclovía“ vyvinula v něco jako každodenní street party s více než milionem účastníků.

Za léta apartheidu v Jižní Africe bylo barevné obyvatelstvo vykázano do černých čtvrtí mimo města. Černáská předměstí, jako je toto v Kapském Městě, jsou známá hustotou obyvatelstva, špatnou kvalitou staveb a zdrcující bídou.



Zlepšování podmínek v černých čtvrtích je na předním místě politického programu. Veřejný prostor využívaný ke každodenním druhým činnostem byl vybrán jako jednoznačná oblast pro rychlé a rozsáhlé zlepšení (Kapské Město v Jižní Africe).



V uplynulých letech velký počet dalších měst přijal za své myšlenku víkendového využití městských ulic jako pěší a cyklistické zóny bez aut. V roce 2008 představil New York své první „letní ulice“ a této myšlenky se chopila následně různá jiná americká města, která rovněž usilují o rozvoj cyklistické kultury.

program důstojných míst v Kapském Městě, Jižní Afrika

V mnoha případech bude rozsáhlé zlepšení měst vyžadovat dlouhou dobu a množství finančních zdrojů. Proto je důležité umožnit rychlou realizaci levných drobných projektů, které zlepší každodenní život, poskytnou inspiraci a poslouží jako start v jednotlivých obytných územích. Toto je podstata kampaně „program důstojných míst“, kterou od roku 2000 realizují urbanisté pod vedením architektky Barbary Southworthové v jihoafrickém Kapském Městě.

Přechod od apartheidu k demokratické vládě v roce 1994 podnítl velkou kampaň s cílem zlepšit kvalitu života pro obyvatele z mnoha chudých černých čtvrtí. Finanční prostředky, které byly k dispozici, umožnily realizovat pouze několik vybraných zlepšovacích projektů. Nejvyšší prioritou dostalo zřízení přístupu k vodě s vybudováním kanalizace a zahájení programu na vytvoření kvalitního městského prostoru v chudých čtvrtích.

Jedním z rysů černých čtvrtí bylo, že se zde před školou, autobusovou zastávkou, křižovatkou nebo sportovní halou obvykle nacházela prostranství sloužící jako sociální centrum a městský prostor. I když to byla místa typicky slabě definovaná, prašná a zanedbaná, postrádající mobilitář nebo zeleň, byla to místa důležitá k setkávání a hojně navštěvovaná. Tam se odehrávala významná část společenských aktivit.



Umělecké centrum Guga S'thebe v Lan-
ga, Kapské Město.

Projekt Lansdowne Corner ve Philippi,
Kapské Město. Portikus poskytuje stín
a vyznačuje místo pro obchodníky na
trhu.



Nový veřejný prostor před železniční
stanicí ve Philippi. Trhové stánky podél
náměstí poskytují služby obyvatelům
čtvrti i mnohým cestujícím, kteří do
města přijedou vlakem (Kapské Město).

skromné úsilí – velký přínos

Úprava tohoto prostoru by umožnila zlepšit podmínky pro každodenní činnosti a zároveň by to demonstrovalo, že nyní, po mnoha letech represe, je opět možné se ve veřejném městském prostoru setkávat a hovořit.

Díky rozsáhlému zapojení místních umělců a řemeslníků bylo možné dosud uskutečnit více než 40 projektů, které do různých městských čtvrtí vnesly důstojné podmínky, krásu a užitek. Každé městské prostranství bylo navrženo konkrétně pro jednotlivá místa, ale k jejich společným znakům patří dobrý mobiliář, dláždění, stinné stromy a systém pergol, který vyznačuje prostor pro stánky pouličních obchodníků. Další obchod probíhá v přestavěných kontejnerech umístěných ve vymezeném prostoru – ty by později měly sloužit jako servisní zázemí pro výstavbu nových náměstí.

V průběhu historie lidských sídel začínal rozvoj tím, že se stavělo kolem frekventovaných cest a míst. Posléze přišly trhové stánky pro obchodníky, poté se stavěly budovy a ještě později stále složitější urbanistické struktury. Města vznikala tam, kde se žilo a kde se nacházely nejdůležitější městské prostory – a Kapské Město není výjimkou. I tady je v plánu pokračovat ve zlepšování chudých čtvrtí podle těchto zásad. Zřizování „důstojných míst“ tam, kde jsou důstojné podmínky i prostor k setkávání nejvíce potřeba, je jistě dobrým začátkem. A strategií, která inspiruje k napodobení.

Současný rychlý růst největších a nejhudších měst na světě představuje obrovský soubor problémů. Lidé potřebují bydlení, práci, dopravu, vzdělávání, zdravotní i veřejné služby. Musí se bojovat se znečištěním životního prostředí, odklizení odpadky a celkově zlepšovat životní podmínky.

Tváří v tvář výzvě, která vyžaduje práci s tolika sektory v tak krátkém čase a s omezenými prostředky, je důležité i rozumné postarat se o to, aby bylo do plánování rozvoje města citlivě zasazeno lidské měřítko.

Ačkoli v souvislosti s hospodářským růstem je touha mnoha lidí po automobilech nebo motocyklech srozumitelná a respektovaná, neměl by se tolerovat vstřícný krok směrem k většímu množství motorového provozu na úkor tradičních způsobů dopravy: pěší a cyklistické. V mnoha městech v ekonomicky vyspělých částech světa, zejména v Dánsku a Nizozemsku, existují dobré příklady, které ukazují, jak motorizovaný provoz a lidský provoz fungují vedle sebe. Potřeba tohoto typu přiměřené koexistence při používání ulice je v rozvojových městech ještě naléhavější. V porovnání s investováním do ostatních oblastí budou finanční prostředky potřebné k zajištění lidské dimenze opravdu menší.

Hlavní investiční bude projev zájmu i respektu, pokud jde o začlenění lidského rozměru do všech forem městských projektů. Zásadní zlepšení životních podmínek, štěstí a důstojné bydlení pro mnoho nových obyvatel se dá zajistit i s malými prostředky.

Nejdůležitější ingredienci je přemýšlivost, zájem a empatie.



6.2

Lidský rozměr – univerzální výchozí bod

globální jednota – problémy
a řešení

Jakkoli se problémy měst v různých částech světa a na různých úrovních hospodářského rozvoje navzájem úplně nepodobají, rozdílů týkající se začleňování lidského rozměru do urbanismu jsou vlastně málo významné. Stejný model se objevuje všude: totiž že za posledních 50 let byl lidský rozměr v souvislosti s rozvojem měst vážně zanedbáván.

V ekonomicky vyspělých městech toto přehlížení způsobily především plánovací ideologie, rychlá motorizace a obtíž při přechodu od modelu, v němž byl život ve městech samozřejmou součástí tradice, k modelu, kde je nutné městský život aktivně podporovat za pomoci pečlivého plánování. V ulicích rychle rostoucích měst rozvojových zemí zapříčinil nebetýcné problémy především populační růst spolu se vznikajícími ekonomickými příležitostmi a explozivním rozvojem dopravy.

Městský život v některých ekonomicky vyspělých zemích zahubila právě nedbalost, kdežto v méně vyspělých ekonomikách jej zahnal do extrémně nepříznivých podmínek rozvojový tlak. Vzkřísit znovu život ve městech bude v obou případech vyžadovat důslednou práci na zlepšení podmínek pro chůzi, pro jízdu na kolech a pro využívání venkovního městského prostoru.

základem všeho je úcta k lidem

Jádrum a podstatou tohoto přístupu je úcta k lidem, důstojné podmínky, radost ze života a snaha budovat města jako místa k setkávání. Rozdíly mezi lidskými sny a touhami v různých částech světa nejsou v tomto ohledu velké. Způsob přístupu k těmto tématům jsou také překvapivě podobné, a to proto, že se týkají lidí, a ti mají základní výchozí bod stejný. Všem lidem je společná chůze, smyslový aparát, možnosti pohybu a základní vzorce chování. V budoucnu musí urbanismus začínat u člověka v daleko větší míře, než jak to známe dnes. Stavět města pro lidi je levné, jednoduché, zdravé a udržitelné – stejně jako je jasná politika vůči výzvám 21. století. Je nejvyšší čas objevit znovu lidský rozměr v plánování měst – a to ve všech částech světa.

„chcete-li být dobrým architektem, musíte mít rád lidi“

Architektka Ralpa Erskina se při rozhovoru v roce 2000 ptali, co znamená stát se dobrým architektem. „Chcete-li být dobrým architektem, musíte mít rád lidi, protože architektura je užité umění a zabývá se strukturami pro lidi a jejich životy.“¹⁸ A je to opravdu tak prosté.



7

Soubor nástrojů



Důležitým předpokladem pro rozvíjení veřejného života v nových městských čtvrtích je také pečlivé vytváření podmínek pro soustředování lidí a událostí (Bo01/2001, Malmö).

Zásady plánování: shromažďovat, nebo rozptylovat

Základním předpokladem práce s lidskou dimenzí je dodržení několika obecných urbanistických zásad. Pět z těchto principů zde objasníme. První čtyři se zabývají především kvantitou a tím, jak zajistit koncentraci lidí i událostí v zastavěných oblastech; pátý princip se týká zlepšení kvality městského prostoru, který by měl člověka přitahovat a vybízet k tomu, aby zde chtěl strávit více času.

1. Promyšleně vybírejte místa pro městské funkce: zajistěte tím kratší vzdálenosti mezi nimi i dostatečné množství lidí a událostí.
2. Integrujte různé městské funkce s cílem zajistit v jednotlivých městských čtvrtích všestrannost, hojnost vjemů, sociální udržitelnost a pocit bezpečí.

3. Navrhujte městský prostor tak, aby byl lákavý a bezpečný pro chodce i cyklistický provoz.
4. Otevřete hraniční linie mezi městem a budovami, aby život uvnitř budov a dění v městském prostoru na sebe mohly vzájemně působit.
5. Podporujte vytváření podmínek k tomu, aby městský prostor člověka lákal k delšímu setrvání, protože pár lidí, kteří tráví na jednom místě hodně času, vyvolává stejný pocit živého prostoru, jako mnoho lidí, kteří se zdrží jen krátce. Přilákat lidi, aby v městském prostoru trávili více času, to je nejjednodušší a nejefektivnější ze všech dostupných principů a metod podporování života ve městech.

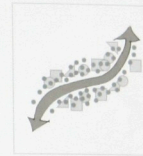
zásady urbanismu: shromažďovat, nebo rozptylovat

Shromažďovat



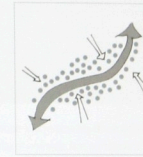
Rozptylovat

Propojovat



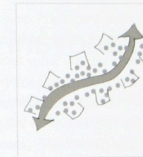
Oddělovat

Přitahovat



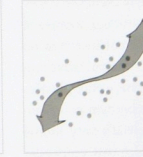
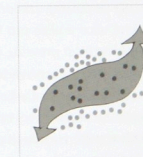
Odrážovat

Otvírat



Uzavírat

Zvětšovat



Ubírat

Zdroj: Jan Gehl, *Life Between Buildings* (1971), 6th edition, The Danish Architectural Press, 2010.
Jan Gehl, *Život mezi budovami*, Nadaace Partnerství, 2000.
Dále rozpracováno: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.



New Road v britském Brightonu byla původně ulice s běžným automobilovým provozem. V roce 2007 byla přeměněna na ulici, v níž mají přednost chodci. New Road se teď využívá k mnoha různým aktivitám a má daleko víc uživatelů než dříve (viz také str. 15).

Čtyři zásady dopravního plánování

V šedesátých a sedmdesátých letech 20. století, kdy automobilová invaze nabrala nebyvalou rychlost, existovaly v podstatě jen dva typy ulic, dopravní ulice a pěší ulice. Ve stejném období byly v mnoha nově vybudovaných oblastech založeny uliční sítě v souladu s myšlenkou, že pěší a cyklistickou dopravu je potřeba oddělit od dopravy automobilové, a to do zcela samostatných dopravních systémů. I když teoreticky byla tato myšlenka ohromná, v praxi přinášela neustálé problémy, protože obecným pravidlem lidského pohybu je, že si volí nejkratší trasy. Kromě toho vedl často systém oddělených cest, především večer a v noci, k bezpečnostním problémům.

Později, zejména v sedmdesátých letech, kdy nárůst dopravy dramaticky omezila první ropná krize,

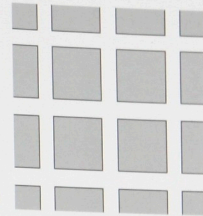
se zvýšil zájem o hledání rozmanitějších dopravních řešení. O rozvoj ulic s integrovanou dopravou se zasloužily nizozemské „woonerfs“ – tento systém se rychle rozšířil po celé Evropě. V sedmdesátých letech vzrostla popularita „zklidňování dopravy“, zaváděly se tiché ulice a ulice pro hrani. Tyto nové typy ulic omezily rychlost provozu, čímž se pro všechny druhy dopravy staly výrazně vlnidnější a bezpečnější.

V posledních desetiletích se myšlenky o dopravní reorganizaci a dopravní integraci šířily ve větší míře po celém světě. Nejnovějším přírůstkem do kategorie typů ulic jsou „sdílené“ ulice, které slouží pozoruhodně dobře – pokud jsou interpretovány tak, že na nich mají jasnou a nejvyšší prioritu chodci.

Los Angeles, Kalifornie

Dopravní integrace v podmínkách rychlého provozu. Přímočarý dopravní systém s chabou bezpečností provozu. Ulice nejsou prakticky použitelné k ničemu jinému než k automobilové dopravě.

čtyři zásady dopravního plánování



Radburn, New Jersey

Oddělený dopravní systém zavedený v Radburnu roku 1928. Složitý, nákladný systém s četnými paralelními silnicemi a cestami a mnoha drahými podchody pro chodce. Průzkumy ukazují, že i když teoreticky se tento systém jeví jako zlepšení dopravní bezpečnosti, v praxi funguje špatně, protože chodci si raději vybírají tu nejkratší trasu, nikoliv tu nejbezpečnější.



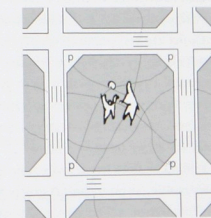
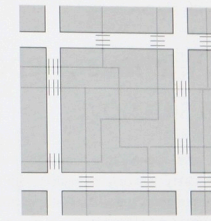
Delft, Holandsko

Dopravní integrace v podmínkách pomalé dopravy zavedená v Delftu v roce 1969. Přímočarý, jednoduchý a bezpečný systém, který udržuje ulici jako důležitý veřejný prostor. Pokud musí vozidla přijet až k budově, je dopravní integrace s prioritou pro chodce nepochybně nejlepším systémem.



Benátky, Itálie

Město pro pěší, přechod z rychlého provozu k pomalému se děje na hranicích města nebo na okrajích obytné části. Přímočarý a jednoduchý systém s podstatně vyšší úrovní bezpečnosti a lepším zabezpečením než jiné dopravní systémy.



Zdroj: Jan Gehl, *Life Between Buildings (1971), 6th edition*, The Danish Architectural Press, 2010.
Jan Gehl, *Život mezi budovami, Nadace Partnerství, 2000.*
Dále rozpracováno: Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.



Volný výhled, krátké vzdálenosti, pomalý provoz tváří v tvář – co lepšího by si mohl člověk ve městě přát? (Scéna na chodníku, Karl Johan Gate, Oslo, Norsko).

Přítahovat, nebo odrazovat – kontakty vizuální a sluchové

V první kapitole byly neokázalé vizuální a sluchové kontakty označeny za nejdůležitější a nejobyklejší formu kontaktu mezi lidmi ve veřejném prostoru. Možnost vidět a slyšet ostatní poskytuje za všech okolností přehled a inspiraci. Může to být i začátek: všechny širší kontakty začínají tím, že se díváme a slyšíme.

Druhá kapitola popisuje, jak byl člověk v průběhu historického vývoje bytostí lineární, frontální, horizontální, s rychlostí 5 km/h. Je to výchozí bod pro rozvoj lidského smyslového aparátu, pro kapacitu a způsob fungování našich smyslů. Smysly mají také velký vliv na kontakty mezi lidmi.

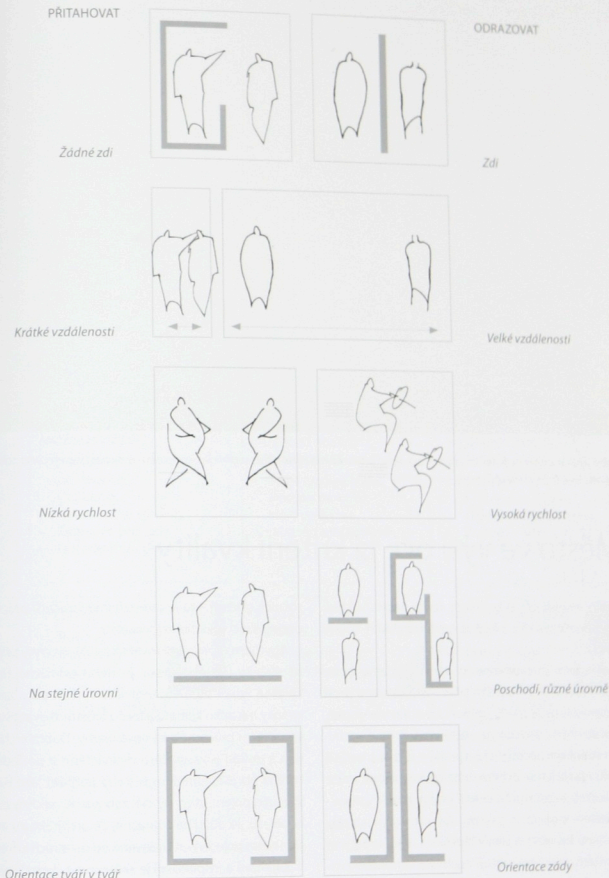
S přihlédnutím k těmto myšlenkám je pak jednoduché vysvětlit, jak plánování (ve smyslu fyzickém) může buď přitahovat, anebo odpuzovat základní vizuální

a sluchové kontakty. Lákavé místo musí zvat svými nerušenými výhledy, krátkými vzdálenostmi, nízkou rychlostí, zachováním stejné úrovně a orientací směrem k místům, kde se může něco dít.

Podíváme-li se na tyto předpoklady blíže, vidíme, že stejné fyzické struktury se nacházejí ve starých pěších městech i v živých pěších ulicích.

Naproti tomu přerušované zorné pole, velké vzdálenosti, vysoké rychlosti, vícepodlažní umístění a orientace k místům, která nenabízejí nic zajímavého – to vše nás odrazuje od vnímání ostatních. Pokud se na tyto parametry podíváme zblízka, je nám jasné, že právě takové fyzické struktury se nacházejí v mnoha nově budovaných oblastech, obytných čtvrtích a na předměstích.

přítahovat – nebo odrazovat vizuální a sluchové kontakty



Zdroj: Jan Gehl, *Life Between Buildings* (1971), 6th edition, The Danish Architectural Press, 2010.
Jan Gehl, *Život mezi budovami, Nadace Partnerství*, 2000.



Podíváme-li se blíže na jeden z nejlépe fungujících prostorů města na světě, vidíme, že jednoznačně respektuje všechna základní kritéria kvality (Piazza del Campo, Siena, Itálie).

Město ve výši očí: 12 kritérií kvality

Město ve výši očí je tématem čtvrté kapitoly, která uvádí systematický přehled nejdůležitějších kritérií kvality.

Zásadním požadavkem, o jehož významu nelze pochybovat, je především přiměřená ochrana proti jakémukoli nebezpečí, ublížení na zdraví, nejistotě, nepříjemným smyslovým vjemům a proti negativním stránkám počasí. Pokud jediný z těchto hlavních úkolů týkajících se ochrany zůstane nesplněný, může se ukázat, že ostatní zaručené kvality ztratí význam.

Dalším krokem je zajistit, aby prostory nabývaly příjemný komfort a lákaly člověka k nejdůležitějším aktivitám, které podporují využívání veřejného prostoru – k chůzi, stání, sezení, pozorování, mluvení, poslouchání a sebevyjádření. Je nezbytné brát v úvahu situaci během dne i noci, stejně jako během čtyř

ročních období – to je samozřejmě součástí práce při optimalizaci městského prostoru.

Abychom mohli obdivovat a chválit všechny příjemné stránky určitého místa, je třeba primárně zajistit správné lidské měřítko, možnost vychutnat pozitivní stránky místního klimatu a také zprostředkovat estetické zážitky i příjemné smyslové vjemy. Dobrá architektura a design jsou součástí dvanáctého a posledního kritéria. Na toto kritérium je třeba pohlížet jako na zastrešující pojem, který by měl zahrnovat všechny ostatní oblasti. Je důležité zdůraznit, že architekturu a design nelze pojednávat izolovaně od ostatních kritérií.

Zajímavá a inspirativní je skutečnost, že nepřijemnější a nejlépe fungující městské prostory na světě demonstují pečlivě zacházení se všemi uvedenými kvalitativními faktory. Žádný z nich se nesmí vynechat.

seznam klíčových slov: 12 kvalitativních kritérií, které se týkají péšního terénu

Ochrana	OCHRANA PROTI DOPRAVĚ A NEHODÁM – POCIT BEZPEČÍ <ul style="list-style-type: none"> Ochrana chodců Eliminování strachu z dopravy 	OCHRANA PROTI KRIMINALITĚ A NÁSILÍ – POCIT JISTOTY <ul style="list-style-type: none"> Živá veřejná sféra Oči na ulici Překryvání denních a nočních funkcí Dobré osvětlení 	OCHRANA PROTI NEPŘÍJEMNÝM SMYSLOVÝM VJEMŮM <ul style="list-style-type: none"> Vlň Děť/sníh Chlad/horko Žplodiny Prach, hluk, oslnění
	MOŽNOST CHŮZE <ul style="list-style-type: none"> Prostor pro pěši Žádné překážky Dobré povrchy Přístup pro všechny Zajímavá průčelí 	MOŽNOST STÁT/ZŮSTAT <ul style="list-style-type: none"> Efekt hraniční linie/atraktivní zóny pro stání/setrvání Opory pro stání 	MOŽNOST SE POSADIT <ul style="list-style-type: none"> Zóny k sezení Využití výhod: výhled, slunce, lidé Dobrá místa k sezení Lavičky vhodné k odpočinku
Radost	MOŽNOST VIDĚT <ul style="list-style-type: none"> Přiměřené pohledové vzdálenosti Neomezené výhledy Zajímavé pohledy Osvětlení (za tmy) 	MOŽNOST MLUVIT A POSLUCHAT <ul style="list-style-type: none"> Nízká hladina hluku Městský mobiliár, který poskytne „konverzační ostrůvky“ 	MOŽNOST HRÁT SI A CVIČIT <ul style="list-style-type: none"> Motivace k tvořivosti, fyzické aktivitě, cvičení a hram Ve dne i v noci V létě i v zimě
	MĚŘÍTKO <ul style="list-style-type: none"> Budovy a prostory navržené s ohledem na lidské měřítko 	MOŽNOST UŽÍVAT DOBRÉHO POČASÍ <ul style="list-style-type: none"> Slunce/stín Teplota/chlad Vánek 	POZITIVNÍ SMYSLOVÉ ZÁŽITKY <ul style="list-style-type: none"> Dobrý design a detaily Kvalitní materiály Krásné výhledy Stromy, rostliny, voda

Zdroj: Gehl, Gemzøe, Kirknæs, Sandergaard, New City Life, The Danish Architectural Press, 2006.
Dále rozpracováno: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.



Město ve výši očí – navrhování přízemí

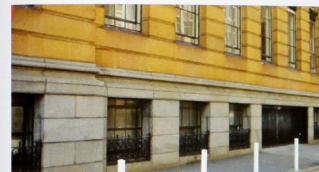
Informace ve třetí kapitole, týkající se posílení a podpory života ve městě, zdůrazňují význam přízemních podlaží pro atraktivitu a funkčnost měst. Je to zóna, která zprostředkovává kontakt mezi budovou a městem, místo, kde se může prokávát život interiéru a exteriéru, místo, kde chodí těsně míjeji budovy a mají cestou čas na drobné i větší prožitky.

Design parteru utrpěl v posledních desetiletích porážku – v podobě rozsáhlých celků, mnoha uzavřených fasád, slepých oken a nedostatku detailů.

Tento vývoj připravil mnohé městské ulice o náhodné chodce, zasloužil se o to, že se z ulic vytratil život a po setmění se zvýšil pocit nejistoty.

Ve Stockholmu na tento problém pamatovali a v souvislosti s velkým projektem obnovy města (1990) vyvinuli pětibodovou stupnici pro registraci a vyhodnocování přízemních podlaží. To umožnilo získat široký přehled o ulicích a oblastech města, které vyžadují zlepšení (viz strana 81). Tento druh záznamů lze použít k porovnání měst a obvodů, a zároveň slouží jako výchozí bod pro stanovení aktivní politiky, jejímž cílem je péče o atraktivní podlaží podél nejdůležitějších městských ulic (viz str. 78).

V posledních letech mnohá města použila metody pro analýzu a hodnocení atraktivity přízemních podlaží jako důležitý nástroj při udržování a rozvíjení kvality městského prostoru.



město ve výši očí – design přízemí

A – aktivní

Malé jednotky, mnoho dveří (15–20 dveří na 100 metrů)
Velká pestrost funkcí
Žádné slepé jednotky a málo jednotek pasivních
Množství typů fasád a průčelí
Především vertikálně členěná průčelí
Kvalitní detaily a materiály

B – přívětivé

Relativně malé jednotky (10–14 dveří na 100 metrů)
Částečná variabilita funkcí
Málo slepých a pasivních jednotek
Členitá průčelí
Mnoho detailů

C – smíšené

Velké a malé jednotky (6–10 dveří na 100 metrů)
Slabá variabilita funkcí
Několik slepých a pasivních jednotek
Skromné členění fasád
Málo detailů

D – nudné

Velké jednotky, málo dveří (2–5 dveří na 100 metrů)
Téměř žádné varace funkcí
Mnoho slepých nebo nezajímavých jednotek
Málo detailů nebo žádné

E – neaktivní

Velké jednotky, málo dveří nebo žádné (0–2 dveře na 100 metrů)
Žádná viditelná různost funkcí
Slepé nebo pasivní jednotky
Uniformní průčelí, žádné detaily, nic k vidění

Zdroj: Close Encounters With Buildings, Urban Design International, 2006.
Dále rozpracováno: Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009.



Jednosměrné ulice: větší dopravní kapacita a větší rychlost, ale z toho vyplývající hlučné a agresivní prostředí (New York).



...nebo obousměrné ulice se dvěma jízdními pruhy pro automobily, s cyklostezkami, stromy a středním pásem: atraktivnější, bezpečnější ulice (nově upravená městská ulice v Kodani).

Přehodnoťte priority, prosím

V průběhu mnoha let, kdy se dramaticky rozrostla automobilová doprava, snažili se schopní dopravní inženýři celého světa vyvinout metody, jak zvýšit kapacitu dopravy v městských ulicích. Tato stránka a tři stránky následující zobrazují nápady, které zajistily automobilovému provozu v ulicích ještě více prostoru. Všechny tyto nápady bohužel systematicky zhoršovaly podmínky pro pěší a cyklistický provoz ve městech.

Abychom mohli do urbanistických projektů začlenit lidský rozměr, je třeba přehodnotit plány vliďného přístupu k velkokapacitnímu provozu – plány, které za ta léta vnikly do měst a zcela je ovládly. Jak ukazují následující stránky, pro každý z těchto problémů existuje dobré a pro chodce příjemné řešení.

Je nejvyšší čas, abychom pořadí svých priorit přehodnotili.

Překážky na chodnících
Córdoba, Argentina



...nebo důstojný pěší provoz
Riga, Lotyšsko

Úzké chodníky
Londýn, Velká Británie



...nebo větší rovnoprávnost
v rozdělení prostoru
Kodaň, Dánsko

Komplikace při přechodu
ulice
Sydney, Austrálie



...nebo zdvořilá informace
Kodaň, Dánsko

Blikající červená, která pohání
lidi při přecházení ulice
New York, USA



...nebo zdvořilá informace
Kodaň, Dánsko



Dlouhé čekání
Tokio, Japonsko



...nebo rovnováha mezi
chůzí a čekáním
Kodaň, Dánsko

Zábradlí podél chodníků
Londýn, Velká Británie



...nebo respektované
právo chodců
*Kensington, Londýn, Velká
Británie*

Mosty pro chodce
Nagoja, Japonsko



...nebo přechod na úrovni
ulice
Kodaň, Dánsko

Podchody pro chodce
Curych, Švýcarsko. (dříve)



...nebo přechod na úrovni
ulice
Curych, Švýcarsko. (poté)

Přísčky mezi
ostrůvkami pro pěší
Sydney, Austrálie



...nebo přechody pro
pěší bez přerušení
Kodaň, Dánsko



Přerušování chodníku
kvůli vedlejším ulicím
Londýn, Velká Británie



...nebo chodníky a cyklo-
stezky převedené přes
výjezdy z vedlejších ulic
Kodaň, Dánsko

Chodníky přerušené
příjezdovými cestami
a zásobovacími pruhy
Londýn, Velká Británie



...nebo chodníky, které
pokračují bez přerušení
Kodaň, Dánsko

Matoucí vyznačení pruhů
Sydney, Austrálie



...nebo jednoduché
křížovatky
Brisbane, Austrálie

Přechody, které se podobají
překážkové dráze
Londýn, Velká Británie



...nebo jednoduché
přechody
Kodaň, Dánsko

Odvádění pěšího provozu
z nároží
Bilbao, Španělsko. (dříve)



...nebo respektované
právo chodců
Bilbao, Španělsko. (poté)

Zdroj: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009.



Poznámky
Bibliografie
Ilustrace
a fotografie

Poznámky

Kapitola 1

- ¹ Jane Jacobs, *Smrt a život amerických velkoměst.* 1. vyd. Praha: Odeon, 1975.
- ² Le Corbusier, *Propos d'urbanisme* (Paris: Editions Bouveillier et Cie, 1946). In English: Le Corbusier, Clive Entwistle, *Concerning Town Planning* (New Haven: Yale University Press, 1948).
- ³ The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, *Plan NYC. A Greener, Greater New York* (New York: The City of New York, 2007).
- ⁴ New York City Department of Transportation, *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm* (New York: New York City Department of Transportation, 2009).
- ⁵ Mayor of London, Transport for London, *Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, July 2008* (London: Transport for London, 2008).
- ⁶ City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists – Bicycle Account 2008* (Copenhagen: City of Copenhagen, 2009).
- ⁷ Na cyklistickém provozu se podílí 55 % obyvatel Kodaně, kteří pracují nebo studují ve městě. Tamtéž: 8.
- ⁸ Mayor of London, Transport for London, *Central London. Conges-*

tion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, July 2008 (London: Transport for London, 2008).

⁹ City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists – Bicycle Account 2008* (Copenhagen: City of Copenhagen, 2009).

¹⁰ Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen*, 3rd ed. (Copenhagen: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004): 59.

¹¹ Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006).

¹² 1968-study: Jan Gehl, "Mennesker til fods," *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429–446. 1986-study: Karin Bergdahl, Jan Gehl, Aase Steensen, "Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugs-mønstre og udviklingsmønstre 1968–1986," *Arkitekten*, special ed. no. 12 (1987); 1995-study: Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen*, 3rd ed. (Copenhagen: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004); Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenha-

gen: The Danish Architectural Press, 2006).

¹³ City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People* (Melbourne: City of Melbourne, 2004).

¹⁴ Nepublikovaný údaj od Gehl Architects.

¹⁵ City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People* (Melbourne: City of Melbourne, 2004).

¹⁶ Tamtéž.

¹⁷ Jan Gehl, "Public Spaces for a Changing Public Life," *Topos: European Landscape Magazine*, no. 61 (2007): 16–22.

¹⁸ Tamtéž.

¹⁹ O „životě mezi budovami“ v knize Jana Gehla *Život mezi budovami* (Nadace Partnerství, 2000).

²⁰ The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, *Plan NYC. A Greener, Greater New York* (New York: The City of New York, 2007).

²¹ Nepublikovaný údaj od Gehl Architects.

²² Carolyne Larrington, trans. *The Poetic Edda* (Oxford: Oxford University Press, 1996).

²³ Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen*, 3rd ed. (Copenhagen: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004).

²⁴ Jane Jacobs, *Smrt a život amerických velkoměst.* 1. vyd. Praha: Odeon, 1975.

²⁵ Statistics Denmark, 2009 numbers, statistikbanken.dk.

Kapitola 2

¹ Edward T. Hall, *The Silent Language* (New York: Anchor Books/Doubleday (1973); Edward T. Hall, *The Hidden Dimension* (Garden City, New York: Doubleday, 1990. Originally published 1966).

² Edward T. Hall, *The Hidden Dimension* (Garden City, New York: Doubleday, 1990. Originally published 1966). Jan Gehl, *Life Between Buildings* (Copenhagen: Danish Architectural Press, 1971): 63–72.

³ Jan Gehl, *Život mezi budovami* (Nadace Partnerství, 2000): 64–67.

⁴ Tamtéž.

⁵ Allan R. Tilley and Henry Dreyfuss Associates, *The Measure of Man and Woman. Human Factors in Design*, revised edition (New York: John Wiley & Sons, 2002).

⁶ Tamtéž.

⁷ Viz ilustraci experimentu se vzdáleností na straně 40.

⁸ Jan Gehl, *Život mezi budovami* (Nadace Partnerství, 2000): 69–72.

⁹ Edward T. Hall, *The Hidden Dimension* (Garden City, New York: Doubleday, 1990).

¹⁰ Tamtéž.

Kapitola 3

¹ Přibližné hodnoty podle informací Bo Grönlund, The Royal Academy of Fine Arts School of Architecture, Kodan.

² Viz také Camilla Richter-Friis van Deurs, *uderum udeliv* (Kodan: The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture, 2010); Jan Gehl, "Soft Edges in

Residential Streets," *Scandinavian Housing and Planning Research* 3 (1986): 89–102.

³ Jan Gehl, "Mennesker til fods," *Arkitekten*, no. 20 (1968). The numbers were tested in 2008 with comparable conclusions.

⁴ Jan Gehl, "Soft Edges in Residential Streets," *Scandinavian Housing and Planning Research* 3 (1986): 89–102.

⁵ Tamtéz.

⁶ Jan Gehl, "Public Spaces for a Changing Public Life," *Topos*, no. 61 (2007): 16–22.

⁷ Tamtéz.

⁸ Miloš Bobić, *Between the Edges: Street Building Transition as Urbanity Interface* (Bussum, the Netherlands: Troth Publisher Bussum, 2004).

⁹ Michael Varming, *Motorveje i landskabet* (Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBI, byplanlægning, 12, 1970).

¹⁰ Jan Gehl, "Close Encounters with Buildings," *Urban Design International*, no. 1 (2006): 29–47. First published in Danish: Gehl, Jan, L. J. Kaefler, S. Reigstad, "Nærkontakt med huse", *Arkitekten*, no. 9 (2004): 6–21.

¹¹ Jan Gehl, "Close Encounters with Buildings," *Urban Design International*, no. 1 (2006): 29–47.

¹² Jan Gehl, *Public Spaces and Public Life in Central Stockholm* (Stockholm: City of Stockholm, 1990).

¹³ Jan Gehl, "Close Encounters with Buildings," *Urban Design International*, no. 1 (2006): 29–47.

¹⁴ Jan Gehl, rozhovor s Ralphem Erskinem.

¹⁵ Jan Gehl, *The Interface Between Public and Private Territories*

in *Residential Areas* (Melbourne: Department of Architecture and Building, University of Melbourne, 1977).

¹⁶ Tamtéz.

¹⁷ Jan Gehl, "Soft Edges in Residential Streets," *Scandinavian Housing and Planning Research* 3 (1986): 89–102.

¹⁸ Camilla van Deurs, "Med udgik fra altanen: livet i boligbebyggelses uderum anno 2005," *Arkitekten*, no. 7 (2006): 73–80.

¹⁹ Aase Bundgaard, Jan Gehl and Erik Skoven, "Bløde kanter. Hvor bygning og byrum mødes," *Arkitekten*, no. 21 (1982): 421–438.

²⁰ Camilla van Deurs, "Med udgik fra altanen: livet i boligbebyggelses uderum anno 2005," *Arkitekten*, no. 7 (2006): 73–80.

²¹ Christopher Alexander, *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions* (New York: Oxford University Press, 1977): 600.

²² Camilla Damm van Deurs and Lars Gemzøe, "Gader med og uden biler," *Byplan*, no. 2 (2005): 46–57.

²³ Jane Jacobs, *Smrt a život amerických velkoměst*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1975.

²⁴ Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006): 28.

²⁵ Tamtéz.

²⁶ Bo Grönlund, "Sammenhænge mellem arkitektur og kriminalitet," *Arkitektur der forandrer*, ed. Niels Bjørn (Copenhagen: Gads Forlag, 2008): 64–79. Thorkild Ærø and Gunvor Christensen, *Forebyggelse af kriminalitet i boligområder* (Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, 2003).

²⁷ Oscar Newman, *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design* (New York: Macmillan, 1972).

²⁸ Peter Newman and Jeffrey Kenworthy, *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependency* (Washington, D.C.: Island Press, 1999).

²⁹ Peter Newman, Timothy Bealey, Heather Boyer, *Resilient Cities: Responding to Peak Oil and Climate Change* (Washington DC: Island Press, 2009).

³⁰ City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists – Bicycle Account 2008* (Copenhagen: City of Copenhagen, 2009).

³¹ Ilustrace vycházejí z čísel shromážděných v letech 2000–2007. Světová zdravotnická organizace (WHO), *World Health Statistics 2009* (France: World Health Organization, 2009).

³² World Health Organization, *World Health Statistics 2009* (France: World Health Organization, 2009).

³³ Centers for Disease Control and Prevention: www.cdc.gov/Features/ChildhoodObesity (accessed January 21, 2009).

³⁴ World Health Organization, *World Health Statistics 2009* (France: World Health Organization, 2009).

³⁵ Chanam Lee and Anne Vernez Moudon, "Neighbourhood Design and Physical Activity," *Building Research & Information* (London: Routledge 36:5, 2008): 395–411.

Chapter 4

¹ Jan Gehl, "Mennesker til fods," *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429–446. Walking speed on Strøget tested in 2008 with comparable results.

² Peter Bosselmann, *Representation of Places: Reality and Realism in City Design* (Berkeley, CA: University of California Press, 1998).

³ Gehl Architects, *Towards a Fine City for People: Public Spaces and Public Life – London 2004* (London: Transport for London, 2004); New York City Department of Transportation, *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm* (New York: New York City Department of Transportation, 2008); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sydney: City of Sydney, 2007).

⁴ William H. Whyte, pps.org/info/placemakingtools/placemakers/wwhyte (accessed February 8, 2010); John J. Fruin, *Designing for Pedestrians: A level of service concept* (Department of Transportation, Planning and Engineering, Polytechnic Institute of Brooklyn, 1970): 51.

⁵ Gehl Architects, *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life – London 2004* (London: Transport for London, 2004).

⁶ Gehl Architects, *Public Spaces and Public Life. City of Adelaide 2002* (Adelaide: City of Adelaide, 2002).

⁷ Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sydney: City of Sydney, 2007).

⁸ Jan Gehl, "Mennesker til fods," *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429–446.

Testováno roku 2008 se srovnatelnými závěry.

⁹ Jan Gehl, *Public Space. Public Life in Central Stockholm 1990* (Stockholm: City of Stockholm, 1990).

¹⁰ Jan Gehl, *Stadsrum & stadsliv i Stockholms city* (Stockholm: Stockholms Fastighetskontor and Stockholms Stadsbyggnadskontor, 1996).

¹¹ William H. Whyte, *The Social Life of Small Urban Spaces*, film produced by The Municipal Art Society (New York 1990).

¹² Jan Gehl, "Soft edges in residential streets," *Scandinavian Housing and Planning Research* 3, (1986): 89–102; Jan Gehl, *Stadsrum & Stadsliv i Stockholms City* (Stockholm: Stockholms Fastighetskontor, Stockholms Stadsbyggnadskontor, 1991). Jan Gehl, "Close encounters with buildings," *Urban Design International*, no. 1 (2006): 29–47; Camilla van Deurs, "Med udikig fra altanen: livet i boligbyggelsesernes uderum anno 2005," *Arkitekten*, no. 7 (2006): 73–80.

¹³ Filadelfie: nepublikovaná data, Gehl Architects, Perth: *Gehl Architects, Perth 2009. Public Spaces & Public Life* (Perth: City of Perth, 2009): 47. Stockholm: nepublikovaná data, Gehl Architects. Kodaň: Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen, *New City Life*, (Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006): 41; Melbourne 1993, 2004: City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People. Melbourne 2004* (Melbourne: City of Melbourne, 2004): 32. 2009 numbers from Parks and Urban Design, City of Melbourne.

¹⁴ Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhagen: The Danish Architectural Press 2006). City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People*. Melbourne 2004 (Melbourne: City of Melbourne, 2004).

¹⁵ Joseph A. Salvato, Nelson L. Nemerow og Franklin J. Agardy, eds. *Environmental Engineering*, (Hoboken, New Jersey: John Wiley and Sons, 2003).

¹⁶ Jan Gehl et al., "Studier i Bureau," *Arkitekten*, no. 18 (1978).

¹⁷ Gehl Architects (London 2004): tamtéž. Gehl Architects (Sydney 2007) tamtéž. New York City Department of Transportation (2008) tamtéž.

¹⁸ Camillo Sitte Stavba měst podle uměleckých zásad. 1. čas. vyd. Praha: ABF, 1995. Původní vydání v němčině: Camillo Sitte, *Der Städtebau – künstlerischen Grundsätzen* (Wien: Verlag von Carl Graeser, 1889).

¹⁹ Peter Bosselmann et al., *Sun, Wind, and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas* (Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984): 19–23.

²⁰ Inger Skjervold Rosenfeld, "Klima og boligområder," *Landskap*, vol. 57, no. 2 (1976): 28–31.

²¹ Peter Bosselmann, *The Coldest Winter I Ever Spent: The Fight for Sunlight in San Francisco* documentary film produced by Peter Bosselmann, 1997.

²² O případu San Francisco viz: Peter Bosselmann et al., *Sun, Wind, and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas* (Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984). Peter Bosselmann, *Urban Transformation* (Washington DC: Island Press, 2008).

²³ William H. Whyte, *City: Rediscovering the Center* (New York: Doubleday, 1988).

²⁴ The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, *Plan NYC: A Greener, Greater New York* (New York: The City of New York, 2007).

²⁵ Čísła poskytnuta městem Kodaň.

²⁶ City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists – Bicycle Account 2006* (Copenhagen: City of Copenhagen, 2006).

²⁷ Eric Britton and Associates, *Vélib. City Bike Strategies. A New Mobility Advisory Brief* (Paris: Eric Britton and Associates, 2007).

Kapitola 5

¹ Public space public life studies, Copenhagen: 1968: Jan Gehl, *Mennesker til fods*, "Arkitekten", no. 20 (1968): 429–446; 1986-study: Karin Bergdahl, Jan Gehl & Aase Steensen, "Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmonstre og udviklingsmonstre 1968–1986," *Arkitekten*, special ed. (1987); 1995-study: Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces – Public Life*, 3rd ed. (Copenhagen,

2004); 2009-study: Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces – Public Life*, 3rd ed. (Copenhagen,

The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers 2004); 2005-study: Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006).

² Udaje v ilustracích pocházejí z: Gehl Architects, *City to waterfront – Wellington October 2004. Public Spaces and Public Life Study* (Wellington: City of Wellington, 2004). Gehl Architects, *Downtown Seattle Public Space & Public Life* (Seattle: International Sustainability Institute, 2009); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Sydney 2007* (Sydney: City of Sydney, 2007). Gehl Architects, *Stockholmsforsøket och stadslivet i Stockholms innerstad* (Stockholm: City of Stockholm, 2006); Gehl Architects, *Public Spaces, Public Life. Perth 2009* (Perth: City of Perth, 2009). New York City, Department of Transportation (DOT), *World Class Streets* (New York: DOT, 2009); Gehl Architects, *Towards a Fine City for People. Public Spaces and Public Life – London 2004* (London: Transport for London 2004); City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People. Melbourne 2004* (City of Melbourne, 2004); Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006).

³ Některé z projektů lze stáhnout na www.gehlarchitects.dk.

⁴ Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen*, 3rd ed. (Copenhagen: The Danish Architectural Press and The Ro-

yal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004): 62.

Kapitola 6

¹ *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, eds. Ricky Burdett and Deyan Sudjic (London: Phaidon, 2007): 9.

² Population Division of Economic and Social Affairs, United Nations Secretariat, "The World of Six Billion," United Nations 1999, p. 8. www.un.org/esa/population/publications/sixbillion/sixbilpart1.pdf.

³ tamtéž.

⁴ *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, eds. Ricky Burdett and Deyan Sudjic (London: Phaidon, 2007): 9.

⁵ Mahabubul Bari and Debra Efroymson, *Dhaka Urban transport project's after project report: a critical review* (Dhaka: Roads for People, WBB Trust, April 2006). Mahabubul Bari and Debra Efroymson, *Improving Dhaka's Traffic Situation: Lessons from Mirpur Road* (Dhaka: Roads for People, February 2005).

⁶ Enrique Peñalosa, "A dramatic Change towards a People City – the Bogota Story," keynote address presented at the conference *Walk 21 – V Cities For People*, June 9–11, 2004, Copenhagen, Denmark.

⁷ Barbara Southworth, "Urban Design in Action: The City of Cape Town's Dignified Places Programme – Implementation of New Public Spaces towards Integration and Urban Regeneration in South Africa," *Urban Design International*, no. 8 (2002): 119–133.

⁸ Nepublikovaný rozhovor s Ralphem Erskinem jako část dokumentace: Lars Oxfeldt Mortensen, *Cities for People, a nordic coproduction* DR, SR, NRK, RUV, YLE 2000.

Bibliografie

- Alexander, Christopher. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions*. New York: Oxford University Press, 1977.
- Bari, Mahabubul, and Debra Efroymson. *Dhaka Urban Transport Projects. After project report: A critical review*. Roads for People, WBB Trust, April 2006.
- Bari, Mahabubul, and Debra Efroymson. *Improving Dhaka's Traffic Situation: Lessons from Mirpur Road*. Dhaka: Roads for People, February, 2005.
- Bobić, Miloš. *Between the Edges: Street Building Transition as Urbanity Interface*. Bussum, the Netherlands: Troth Publisher Bussum, 2004.
- Bosselmann, Peter. *The coldest winter I ever spent: The fight for sunlight in San Francisco* (documentary), producer: Peter Bosselmann, 1997.
- Bosselmann, Peter. *Representation of Places: Reality and Realism in City Design*. Berkeley, CA: University of California Press, 1998.
- Bosselmann, Peter et al. *Sun, Wind, and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas*. Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984.
- Bosselmann, Peter. *Urban Transformation*. Washington DC: Island Press, 2008.
- Britton, Eric and Associates. *Vélib. City bike strategies. A new mobility advisory brief*. Paris: Eric Britton and Associates, November, 2007.
- Burdett, Ricky and Deyan Sudjic, eds. *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*, London: Phaidon, 2007.
- Centrum pro kontrolu zdravi a prevenci: www.cdc.gov/Features/ChildhoodObesity [cit. 2009-01-29]. Město Kodaň. Kodaň, 2006.
- City of Copenhagen. *Bicycle account 2006*. Copenhagen: City of Copenhagen, 2006.

City of Copenhagen. *Copenhagen city of cyclists – Bicycle account 2008*. Copenhagen: City of Copenhagen, 2009.

City of Melbourne and Gehl Architects. *Places for People. Melbourne 2004*. Melbourne: City of Melbourne, 2004.

The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg. *Plan NYC: A Greener, Greater New York*. New York: The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, 2007.

Fruin, John J. *Designing for pedestrians. A level of service concept*. Department of Transportation, Planning and Engineering, Polytechnic Institute of Brooklyn, 1970.

Gehl Architects: www.gehlarchitects.dk.

Gehl Architects. *City to waterfront — Wellington October 2004. Public spaces and public life study*. Wellington: City of Wellington, 2004.

Gehl Architects. *Downtown Seattle public space & public life*. Seattle: International Sustainability Institute, 2009.

Gehl Architects. *Perth 2009. Public spaces & public life*. Perth: City of Perth, 2009.

Gehl Architects. *Public spaces and public life. City of Adelaide 2002*. Adelaide: City of Adelaide, 2002.

Gehl Architects. *Public spaces, public life. Sydney 2007*. Sydney: City of Sydney, 2007.

Gehl Architects. *Stockholmsförsöket och stadslivet i Stockholms innerstad*. Stockholm: Stockholm Stad, 2006.

Gehl Architects. *Towards a fine city for people. Public spaces and public life – London 2004*. London: Transport for London, 2004.

Gehl, Jan. *Close encounters with buildings*. Urban Design international, no. 1, (2006): 29–47. Poprvé publikováno dánsky: Gehl, Jan, L. J. Kaefer, S. Reigstad. „Nærkontakt med huse.“ *Arkitekten*, no. 9, (2004): 6–21.

GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Vyd. v češtině 1. Brno: Nadace Partnerství, 2000. 202 s. ISBN 80-85834-79-0.

Gehl, Jan. „Mennesker til fods.“ *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429–446.

Gehl, Jan. *The interface between public and private territories in residential areas*. Melbourne: Department of Architecture and Building, University of Melbourne, 1977.

Gehl, Jan. *Public Spaces and public life in central Stockholm*. Stockholm: City of Stockholm, 1990.

Gehl, Jan. „Public spaces for a changing public life.“ *Topos: European Landscape Magazine*, no. 61, (2007): 16–22.

Gehl, Jan. „Soft edges in residential streets.“ *Scandinavian Housing and Planning Research 3*, (1986): 89–102.

Gehl, Jan, Aa. Bundgaard, and E. Skoven. „Bløde kanter. Hvor bygning og byrum mødes.“ *Arkitekten*, no. 21, (1982): 421–438.

Gehl, Jan et al. „Studier i Burano.“ special ed. *Arkitekten*, no. 18, (1978).

Gehl, Jan, K. Bergdahl, and Aa. Steensen. „Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmonstre og udviklingsmonstre 1968–1986.“ *Arkitekten*, special print, Copenhagen: 1987.

Gehl, Jan, L. Gemzøe, S. Kirknæs, and B. Sternhagen. *Nové městské prostory*. 1. vyd. Šlapanice: Era, 2002.

Gehl, Jan, and L. Gemzøe. *Public Spaces Public Life Copenhagen*. 3rd ed. Copenhagen: Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004.

Grönlund, Bo. „Sammenhænge mellem arkitektur og kriminalitet.“ *Arkitektur der forandrer*, ed. Niels Bjørn, Copenhagen: Gads Forlag, 2008: 64–79.

Hall, Edward T. *The Silent Language*. New York: Anchor Books/Doubleday, 1973.

Hall, Edward T. *The Hidden Dimension*. Garden City, New York: Doubleday, 1990. Originally published 1966.

Jacobs, Jane. *Smrt a život amerických velkoměst*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1975.

Larrington, Carolyn, trans., *The Poetic Edda*. Oxford: Oxford University Press, 1996.

Le Corbusier. *Propos d'urbanisme*. Paris: Éditions Bouvillier et Cie., 1946. In English: Le Corbusier, Clive Entwistle, *Concerning town planning*. New Haven: Yale University Press, 1948.

Mayor of London, Transport for London. *Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, July 2008*. London: Transport for London, 2008.

Mortensen, Lars O. *Livet mellem husene / Život mezi budovami*, dokumentární film. Nordic coproduction DR, SR, NRK, RUV, YLE, 2000.

Moudon, Anne Vernez, and Lee Chanam. „Neighbourhood design and physical activity.” *Building Research & Information* 36(5), Routledge, London (2008): 395–411.

Newman, Oscar. *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. New York: Macmillan, 1972.

Newman, Peter, T. Beatley, and H. Boyer. *Resilient Cities: Responding to Peak Oil and Climate Change*. Washington DC: Island Press, 2009.

Newman, Peter, and Jeffrey Kenworthy. *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependency*. Washington: Island Press, 1999.

New York City Department of Transportation. *World class streets: Remaking New York City's public realm*. New York: New York City Department of Transportation, 2008.

Peñalosa, Enrique. „A dramatic change towards a people city – the Bogota story,” keynote address presented at the conference *Walk 21 – V Cities for people*, June 9–11, 2004, Copenhagen, Denmark.

Population Division of Economic and Social Affairs. United Nations Secretariat. „The World of Six Billion,” United Nations (1999) www.un.org/esa/population/publications/sixbillion/sixbilpart1.pdf.

Rosenfeld, Inger Skjervold. „Klima og boligområder.” *Landskap*, Vol. 57, no. 2, (1976): 28–31.

Salvato, Joseph A., Nelson L. Nemerow, and Franklin J. Agardy, eds. *Environmental Engineering*, Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, 2003.

Sitte, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 1. čes. vyd. Praha: ABF, 1995.

Southworth, Barbara. „Urban design in action: The city of Cape Town's dignified places programme – implementation of new public spaces to-

wards integration and urban regeneration in South Africa.” *Urban Design International* 8, (2002): 119–133.

Statistiky Dánska, 2009 v číslech, statistikbanken.dk.

Tilley, A. R. and Henry Dreyfuss Associates. *The Measure of Man and Woman. Human Factors in Design*. revised edition. New York: John Wiley & Sons, 2002.

van Deurs, Camilla Damm. „Med udvig fra altanen: livet i boligbebyggelsens uderum anno 2005.” *Arkitekten*, no. 7 (2006): 73–80.

van Deurs, Camilla Damm, and Lars Gemzøe. „Gader med og uden biler.” *Byplan*, no. 2 (2005): 4–57.

van Deurs, Camilla Richter-Friis. *uderum udeliv*. Copenhagen: The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers (2010).

Varming, Michael. *Motorveje i landskabet*. Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBI, byplanlægning, 12, 1970.

Whyte, William H. *City: Rediscovering the Center*. New York: Doubleday, 1988.

Whyte, William H. *Sociální život malých městských prostor*, dokumentární film. New York: The Municipal Art Society, 1990.

Whyte, William H. citace z internetových stránek organizace Project for Public Spaces: pps.org/info/placemakingtools/placemakers/wwwhyte [cit. 2010-02-02]

Světová zdravotnická organizace. *Světové zdravotnické statistiky z roku 2009*. Francie: Světová zdravotnická organizace, 2009.

Ærø, Thorkild, and G. Christensen. *Forebyggelse af kriminalitet i boligområder*. Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, 2003.

Ilustrace a fotografie

Ilustrace

Le Corbusier, s. 4

(c) 2010 Artists Rights Society (ARS),
New York / ADAGP, Paris / F.L.C.

Camilla Richter-Friis van Deurs,
zbyvající ilustrace

Fotografie

Tore Brantenberg, s. 64 uprostřed,
s. 131 nahore

Adam Brandstrup, s. 110 uprostřed

Byarkitektur, Århus Kommune, s. 16
nahore vlevo

Birgit Cold, s. 32 uprostřed

Město Malmö, s. 201 nahore vpravo

Město Melbourne, s. 178 nahore
uprostřed, nahore vpravo, dole vlevo
a vpravo, s. 179, dole vlevo

Město Sydney, s. 98 nahore vpravo
**Department of Transportation, New
York City**, s. 11 dole, vlevo a vpravo,
s. 190

Hans H. Johansen, s. 208 uprostřed

Troels Heien, s. 10 uprostřed

Neil Hrushowy, s. 8 uprostřed

Brynjólfur Jónsson, s. 51 dole

HafenCity, začátek kapitoly

Heather Josten, s. 208 dole

Peter Schulz Jørgensen, s. 28

nahore vlevo

Jesper Kirknæs, s. 212–213

Gösta Knudsen, s. 16 nahore vpravo

Paul Moen, s. 69 dole vpravo

Kian Ang Onn, s. 54 nahore vpravo

Naja Rosing-Asvid, s. 160 uprostřed

Paul Patterson, s. 98 nahore vpravo

Project for Public Spaces, s. 17 dole

Solvejg Reigstad, s. 154 dole, s. 166
dole

Jens Rorbech, s. 12 nahore vlevo, s. 2
nahore vlevo

Ole Smith, s. 100 nahore vlevo

Shaw and Shaw, s. 15 dole vlevo
a vpravo

Barbara Southworth, s. 225, s. 226
nahore vpravo

Michael Varming, s. 206 nahore
vlevo

Bjarne Vinterberg, s. 92 nahore

Jan Gehl and Gehl Architects,

ostatní fotografie

Vydání této knihy podpořili:

CIGLER | MARANI ARCHITECTS

Cigler Marani Architects

Cigler Marani Architects (CMA) je architektonické studio, které se řadí mezi přední české ateliéry zabývající se progresivní architekturou. Studio založil v roce 2001 český architekt Jakub Cigler spolu s americkým architektem Vincentem Maraním. Za svoji tvorbu získali řadu ocenění doma i v zahraničí. Jsou jedním ze zakládajících členů České rady pro šetrné budovy (Czech Green Building Council).

CMA se v rámci každého projektu zabývá také kultivováním veřejného prostoru a zlepšováním urbanismu v dané lokalitě. Architektura CMA je založena na přehledných formách a soustavném dialogu mezi vnitřním a vnějším prostorem.

CMA se intenzivně podílí na celkovém vývoji každého projektu od objemové studie přes jednotlivé stupně až do samotné realizace. Díky tomu má svou vizi neustále pod kontrolou a ve spolupráci s investorem dosahuje přesvědčivého výsledku.

www.ciglermarani.cz

ADOS
Alternativní Dopravní Studio

ADOS, alternativní dopravní studio, Ing. Adolf Jebavý

Projekční kancelář se zaměřením na podporu a rozvoj cyklistické a pěší dopravy. Zajišťuje komplexní projektovou činnost od koncepce a přípravy návrhů, přes jejich projednání, vyhotovení prováděcích projektů až po autorský dozor a zajištění inženýrské činnosti.

www.ados.cz

Jan Gehl
Města pro lidi

Z anglického originálu *Cities for People*
přeložili Karel Blažek a Bronislava Blažková
Editor: Robert Sedlák

Typografie: Isabel Duckett

Obálka: Camilla Richter-Friis van Deurs

Odborná redakce: Petr Kratochvíl a Robert Sedlák

Jazyková redakce: Hana Pospíšilová

Sazba: František Eliáš, Lenka Burešová

Vydalo Partnerství, o.p.s., založené Nadací Partnerství, Údolní 33, 602 00 Brno
e-mail: partnerství@nap.cz, www.partnerství-ops.cz, www.nadacepartnerství.cz

Vytiskla Tiskárna Didot, spol. s r.o.

ISBN 978-80-260-2080-6

Nadace Partnerství pomáhá lidem, aby chránili a zlepšovali svoje životní prostředí. Poskytuje jim k tomu granty, odborné služby a inspiraci ze zahraničí. Podporuje vytváření kvalitních veřejných prostranství, zklidňování dopravy, výsadbu stromů, zelené stavění i šetrnou turistiku.

Veřejným prostorům se nadace věnuje již od roku 1996 ve spolupráci s americkou organizací Project for Public Spaces. Dlouhodobě spolupracuje s dánským architektem Janem Gehlem, do českého prostředí jej uvedla překladem knihy *Život mezi budovami*. Zahraniční poznatky převádí do praxe v projektech, kde klade důraz na zapojení veřejnosti.

Chcete oživit náměstí vašeho města? Potřebujete napláňovat cyklostezku? Chcete přilákat více turistů kvalitními službami a interpretací vaší historie? Záleží vám na dobré péči o zeleň? Chcete stavět zelený dům? Potřebujete projednat svůj záměr s veřejností?

Rádi vám pomůžeme!

www.nadacepartnerstvi.cz
www.partnerstvi-ops.cz





JAN GEHL je dánský architekt, bývalý profesor na Dánské královské akademii výtvarných umění (Royal Danish Academy of Fine Arts) a zakládající partner ateliéru Gehl Architects – Urban Quality Consultants. Svě poznatky z výzkumů i praxe publikoval v dílech *Life between Buildings* (v českém vydání jako *Život mezi budovami*), *New City Spaces* (Nové městské prostory), *Public Spaces – Public Life* a *New City Life*. Jeho projekty pomohly zlepšit městské prostředí například v Kodani, Stockholmu, Rotterdamu, Londýně, Ammánu, Maskatu, Melbourne, Sydney, San Francisku, Seattlu a New Yorku. Je čestným členem řady profesních organizací po celém světě.

Jan Gehl poselstvím své knihy apeluje na lidský rozměr městského prostoru. Měřítkem kvality se opět musí stát člověk, ne automobil, jak tomu bylo v posledním půlstoletí. Radnice mnoha světových měst tento trend reflektují a občané i turisté to oceňují. Jan Gehl změnu myšlení dokumentuje po celém světě, a vyzývá tím k následování i nás a naše politiky.

Miroslav Kundrata, ředitel Nadace Partnerství

V době, kdy Praha i další česká města hledají svůj urbanistický plán, je kniha Jana Gehla nejen inspirativní, ale i potřebná. Na mnoha příkladech Jan Gehl formuje města ne pro úzkou skupinu lidí nebo jako inženýrskou či dopravní strukturu, ale jako přirozenou harmonii procházejícího jedince.

David Vávra, herec a architekt

Jan Gehl nás svým zasvěceným pohledem a naléhavým tónem dokáže přesvědčit, že města se mohou stát příjemným místem k životu. Až knížku dočtete, pošlete ji svému starostovi!

Petr Kratochvíl, teoretik architektury

Příjemný a zároveň ekologicky příznivý život si vylučně spojujeme s pobýváním na venkově, blízko přírody, daleko od města. Kniha Jana Gehla nás z tohoto omylu vyvádí. Přesvědčivě, na konkrétních příkladech ukazuje, že promyšlené a citlivě utvářené prostory města představují specifické příležitosti k radostem všedních i svátečních dnů.

Hana Librová, socioložka a environmentalistka

Od jisté doby se architekturu obyčejně rozumí jen domy, které se tak stávají jen solitéry bez vzájemného vztahu k ostatním. Jan Gehl vnímá lidská sídla ve své celistvosti a upozorňuje nás, že i prostory mezi budovami jsou architekturou, kterou k životu potřebujeme. Kéž bychom mu dokázali více naslouchat. Lépe by se nám ve městech žilo.

Pavel Hnilička, architekt a urbanista



nadace
partnerství

LIĐE A PŘÍRODA

