

Kevin Lynch *1918

Americký architekt–urbanista, žák F. L. Wrighta, působící především v Bostonu. Byl profesorem v programu urbanismu a plánování na Massachusettském technologickém institutu v Bostonu. Prakticky působil jako partner firmy Carr Lynch Associates, v níž mimo jiné vypracoval projekt nového města Columbia v Marylandu. V naprosté většině své praktické i teoretické činnosti je Lynch spojen s prostředím Bostonu a jeho nejbližšího okolí.

Na základě poznatků ze své praktické činnosti se Lynch teoreticky věnoval fyzickému uspořádání městského prostoru a jeho vnímání člověkem. Jeho knihy zvláště zpočátku přinášely zcela nový lidský rozměr do vyprahlého světa „strojů na bydlení“ šedesátých let, aniž by přitom opouštěly racionální analytický přístup. První byla kniha *Obraz města* (The Image of the City), 1960, v níž Lynch poprvé analyzuje prvky obrazu města vnímaného člověkem: hranice, uzly, trasy, dominanty a okrsky. Následuje *Plánování místa* (Site Planning), 1962; pak spolu s Donaldem Appleyardem a J. R. Myerem napsaný *Pohled na ulici* (The View of the Road), 1964, zabývající se veřejnými komunikacemi ve městě; *Jaký je čas tohoto místa* (What Time Is this Place), 1972, o časové dynamice vnímání městského prostoru; *Managing Sense of Region*, o vymezení území v městském prostředí, a konečně kniha *Správná městská forma* (A Good City Form) z roku 1981.

Kevin Lynch • URBÁNNÍ STRUKTURY A SÍŤ

Good City Form, Massachusetts Institute of Technology, 1981

Vnitřní *struktura* osídlení je pro jeho kvalitu pravděpodobně důležitější než mnohé velké schematické vzorce na mapách, které pozornost urbanismu až dosud obvykle přitahovaly. Oproti některým obtížněji uchopitelným otázkám, které jsme zde zvažovali, jsou například důsledky hustoty osídlení – charakteristiky často zaměňované s velikostí obce – celkem podstatné. Většina skupin obyvatelstva (ne však všechny) Spojených států preferuje poměrně nízké obytné hustoty. Tyto preference zůstávají již dlouhou dobu neměnné. Současný „návrat do města“ je podle všeho proti této dominantní preferenci slabým protiproudem specifickým pro úzkou sociální skupinu, který nabírá na síle pokaždé, když se objeví energetická krize, nebo když náklady na bydlení rostou rychleji než příjmy. Velká vlna tužeb však stále směřuje ven z města, přičemž nyní míří na předměstí značně vzdálená od měst nebo do městeček a na venkov mimo oficiální metropolitní oblasti. Navíc se zdá, že je tato tužba společná majoritním skupinám ve většině zemí rozvinutého světa, navzdory rozdílům v kultuře, politickém a ekonomickém uspořádání či doktrínách jejich vedoucích představitelů a urbanistů. Dokonce i v urbánním Japonsku, kde malý domek

na miniaturním pozemku stojí pětinasobek či desetinásobek ročního příjmu rodiny ze střední třídy, kde plocha, na které parkuje malé auto, může stát dvakrát až třikrát více, než je cena auta, a kde jedna cesta za prací z předměstí neuvěřitelně přeplněnými vlaky může trvat dvě hodiny, stále přetrvává poptávka po rodinných domcích.

Tato většinová preference má svá zřejmá opodstatnění, jako jsou požitky z přírody, oblíba čistého a tichého prostředí, přání být pánem svého domu – včetně bezpečnosti, spokojenosti a finančních úspor, které s tím souvisí – a vnímání osídlení s nízkou hustotou jako příhodného místa pro výchovu dětí. Upřednostňování nízkých obytných hustot může být posíleno preferencemi ohledně počtu lidí v sousedství a velikosti politické jednotky, jak jsem již poznamenal výše, a symbolického statutu předměstského života či příležitostí vyhýbat se styku s jinými společenskými třídami nebo etnickými skupinami. Posledně jmenovaný bod samozřejmě není funkcí hustoty, ale prostorové segregace, která suburbanizaci ve Spojených státech provázela.

Zatímco nedávné studie vzájemného vztahu velikosti města a různých společenských problémů nedospěly k žádným přesvědčivým závěrům, korelace rostoucí obytné hustoty s nárůstem znečištění, hluku a zhoršování ovzduší je prokázána. S hustotou jsou úzce spojeny i stavební náklady. Ve Spojených státech se investiční náklady na novou bytovou výstavbu při stejné hrubé ceně pozemku a obestavěném prostoru blíží minimu u řadových domků s velkou hustotou zástavby, započítáme-li všechny náklady, včetně technické infrastruktury, komunikací a občanského vybavení. Ještě o něco nižší jsou u husté zástavby třípodlažních vícebytových domů bez výtahu a byly by pravděpodobně ještě nižší pro stejné, ale vyšší domy, kdyby v nich lidé chtěli bydlet. Jestliže se hustoty od tohoto ekonomického optima odchýlí na jednu či druhou stranu – k bydlení v rodinných domcích na jedné straně, nebo k bytům ve výškových budovách na straně druhé, náklady podstatně vzrostou. K podobným zjištěním došli, jak se zdá, i ve Velké Británii, kde bytová výstavba vykazuje nejnižší náklady při hodnotách okolo 10 bytových jednotek na akr.* V zemích s odlišnou organizací stavební výroby a odlišným bytovým standardem se budou různit také hodnoty hustot vykazujících nejnižší náklady na výstavbu. Nejlevnější může být ilegální obytná kolonie nebo uniformní zóna prefabrikovaných bytů ve výškových deskových domech. Jde tedy o to, že – na rozdíl od nejistých korelací s velikostí města – investiční náklady, preference a kvalita životního prostředí (opět podle našich měřítek) se s obytnou hustotou výrazně mění v kterékoli kultuře a politickém a ekonomickém uspořádání a že tuto proměnlivost můžeme analyzovat.

Nic takového jako *obecně* optimální obytné hustoty samozřejmě neexistuje. Nejenže jsou zde podstatné rozdíly mezi zeměmi, ale i mezi společenskými skupinami uvnitř země: svobodní dospělí lidé, senioři, městští snobové, rodiny s dětmi, lidé s přechodným pobytem a různé příjmové skupiny. Záliba v bydlení ve středu města v této zemi přetrvávala jako menšinová a se zvyšováním nákladů na nové bydlení, zdá se, poněkud roste. Stále však převládá záliba v předměstí a venkovském životě. Žádné kvalitní město však nemůže být pouze předměstím jako Wrightovo Broadacre City, ani se skládat ze samých mrakodrapů jako Le Corbusierův model, ale dokonce ani nemůže být celé vystavěno s jednotnou hustotou „dvanáct bytů na akr“,** jak znělo dogma zahradních měst.

Některé parametry se nevážou přímo k hustotě. Jako námitka proti bydlení s nízkou hustotou jsou často uváděny smyslové ohledy. Předměstí jsou „beztvará“ či „monotónní“; chybí jim živé vědomí identity, které mají města s vysokou hustotou. Toto tvrzení je problematické a je dozajista pohledem člověka zvenčí. Lze ho ověřit pouze zkoumáním vědomí identity u samotného obyvatele předměstí. Studie, které máme k dispozici, na-

* tj. 25 bytových jednotek na hektar (pozn. překl.)

** tj. 30 bytů na hektar (pozn. překl.)

značují, že nudná a bezvýznamná místa se vyskytují při libovolné hustotě stejně jako místa zajímavá a smysluplná. Vědomí závisí na tolika jiných věcech – vizuální formě, společenských souvislostech, vědomí kontroly, přístupových cestách, každodenní zkušenosti –, že ho lze pravděpodobně získat či ztratit při jakékoli rozumně představitelné vzájemné blízkosti obydlí (ačkoli prostředky, jak dosáhnout čitelnosti místa, se budou s hustotou měnit).

Na druhé straně se objevily i snahy spojovat s vysokou hustotou osídlení sociálně patologické jevy. Vycházelo se z předpokladu, že zvýšený výskyt podnětů a střetů zejména s neznámými lidmi spolu se ztrátou schopnosti regulovat tento výskyt přetíží schopnost člověka tyto situace zvládat a vyústí ve zločinnost, neurózu, stres, zhoršení zdravotního stavu a společenské odcizení. Analogie vycházejí z některých zajímavých pokusů na kryších, ale údaje týkající se lidí jsou mnohem méně přesvědčivé. Zahlučenost podněty mohou lidé utlumit mnoha společenskými a psychologickými opatřeními. Psychologické studie, jak se zdá, nacházejí jistou spojitost mezi stresem a pobytem v přeplněné místnosti. Velmi málo však nasvědčuje tomu, že by obytná hustota měla nějaký vliv v momentě, kdy odstraníme vlivy třídního rozdělení, společenské organizace a dalších faktorů.

Jakousi spojitost mezi zdravotním stavem a zalidněním bytu můžeme ve Spojených státech shledat, ale je nevýrazná. Obecní byty v Hongkongu, které se stavějí s neuvěřitelně vysokou hustotou, nevykazují vysokou míru zločinnosti či rozvodovosti, za což se vši pravděpodobností vděčí společenské organizaci a hodnotovým měřítkům Číňanů, kteří tam bydlí. Tábory domorodých afrických Křováků mohou obsahovat méně než 4,5 čtverečního metru celkové plochy tábora na osobu a v těchto extrémně stísněných táborech tráví děti všechnen svůj čas. Stísněnost těchto pouštních sídel je však výsledkem rozumné úvahy a mezi jejich obyvateli se nevyskytují známky biologického stresu.

Obavy ze sociálních důsledků přehuštnosti byly posíleny koncepcí „únosnosti území“, převzaté z ekologie a chovu dobytka. V libovolné pastvinářské oblasti například existuje maximální množství dobytka, které se zde může rok co rok pást. Je-li toto množství překročeno, travní porosty degenerují, začíná eroze půdy a šíří se rostliny, které jsou pro dobytek nepoživatelné. Na Zemi tedy musí analogicky existovat maximální počet obyvatel a – dovedeme-li tuto analogii ještě o trochu dál – maximální hustota obyvatelstva ve městě, tj. mez obyvatelnosti. V případě města jsme přinejmenším nekriticky přenesli na lidi to, co platí u zvířat, ale i to, co platí pro lokální energetické okruhy, jsme přenesli na rozsáhlé, vzájemně závislé regiony a to, co platí u statického chování, na velice dynamické technologie. Maximální únosnost Země ve vztahu k lidskému druhu si lze představit, bude se však měnit neznámým způsobem v závislosti na technické vyspělosti. Aplikujeme-li tuto koncepci na jedno urbánní území, výsledek je veskrze nejistý.

Vzdor těmto falešným stopám má obytná hustota jasné a zjištělné vztahy k jiným rozměrům: kvalitě života, nákladům, souladu se společenskými konvencemi, kontrole a adaptabilitě. Kritika předměstí se zaměřuje především na jejich vliv na dostupnost ve světle nedostatku energie a ve jménu těch, kdo neumějí, nemohou nebo nesmějí řídit motorová vozidla. Obzvláště znevýhodnění co do dopravní dostupnosti při těchto nízkých hustotách jsou senioři, zdravotně postižení, chudí a adolescenti. Při analýze vztahu hustoty a dopravní obsluhy musíme vzít samozřejmě do úvahy způsob dopravy. Nové dopravní systémy odpovídající městským hustotám mohou dosavadní vztahy změnit. Uzly s relativně vysokou intenzitou aktivit mohou dostupnost zlepšit, a to i při nízké průměrné obytné hustotě. V urbanismu je tedy obytná hustota vždy zásadním rozhodnutím. Vytváří rámec pro všechny ostatní momenty a má dalekosáhlé důsledky.

Velký dopad na kvalitu života, ale také na náklady, dostupnost a podmínky výroby má pracovištní hustota, o níž existuje zatím jen málo teoretických prací. Hustoty jiných druhů aktivit, jako jsou služby a nákupní centra, jsou významné nejen kvůli dostupnosti těchto zařízení, ale i pro vědomí a snadnost společenského styku. Hustoty tohoto druhu mo-

hou být lokálně vyšší, a to i tehdy, když obytné hustoty zůstanou v průměru nízké; tím lze dosáhnout výhod obou úrovní hustoty. Za pozornost stojí i časové schéma užívání. Nízkou intenzitu stálých aktivit mohou vyvažovat příležitostná krátkodobá shromáždění, jako jsou konference, trhy, svátky a slavnosti.

Hustota a intenzita – ve všech svých podobách – jsou složité, ale důležité vlastnosti, které mají významnou spojitost s kvalitou sídla, a přestože jsou zatíženy bezpočtem mýtů, mají velký praktický dopad na funkční parametry, které je třeba v každém případě sledovat.

Další základní charakteristickou vlastností osídlení je jeho *zrnitost*, která je s hustotou často zaměňována. Zrnitostí rozumím způsob, jakým jsou různé prvky osídlení vzájemně promíchány v prostoru. Těmito prvky mohou být aktivity, stavební typy, lidé aj. Promísení má *jemnou* zrnitost tehdy, když jsou prvky jednoho typu nebo jejich shluky rozptýleny všude mezi ostatními prvky, a *hrubou* zrnitost tehdy, když jsou rozsáhlá území jednoho typu oddělena od rozsáhlých území jiných typů. Převráceným způsobem měření jemnosti zrnitosti by mohla být průměrná vzdálenost ode všech prvků jednoho typu (nebo jejich vzorku) k jejich nejbližšímu nestejnému sousedovi. Jemnost je základní charakteristikou zrnitosti; další – poněkud méně významnou – vlastností je *ostrost*. Zrnitost je *ostrá* tehdy, když je přechod od shluku stejných prvků k jejich nestejným sousedům náhlý, a *neostrá* tehdy, když je přechod postupný. Ostrost bychom mohli změřit tak, že bychom region rozdělili na námi stanovenou soustavu malých buněk a pak bychom počítali dvojice sousedících buněk, mezi nimiž se promísení liší o více než nějaké prahové procento. Takto může být zrnitost jemná a ostrá, jemná a neostrá (což bychom mohli nazvat „šedým“ promísením), hrubá a ostrá (vysoce segregovaná) nebo hrubá a neostrá; tato kvalitativní rozlišení lze kvantifikovat.

Zrnitost je jednoduše způsob vyjádření prostorové charakteristiky měst, o které se často hovoří a která je označována takovými výrazy jako segregace, integrace, rozmanitost, monofunkce, smíšená funkce či shlukování. Zrnitost je ve svých mnoha podobách klíčová pro kvalitu místa. Vezměme si například zrnitost bydlíšť podle příslušnosti jejich obyvatel ke společenské třídě, tj. míru sociální segregace ve městě. Ve Spojených státech tento problém prostupuje vším a je možná jedním z kritických problémů prostorové formy této země. Třídní zrnitost bydlení je v amerických městech výrazně hrubá, třebaže někdy neostrá, a má tendenci svou hrubost zvyšovat. Podle toho, do jaké míry si lidé mohou místo svého bydliště zvolit, si soustavně volí místa blízká své sociální a etnické skupině. Důvodem této volby jsou konflikty v chování (zejména při výchově dětí), strach z násilí nebo sexuálních vztahů překračujících hranice mezi třídami, dále symbol společenského postavení, ochrana investice do bydlení, společenské ambice vlastní i ve vztahu ke svým dětem, získání přístupu k lepším službám nebo prostě to, že lidé mezi svými snadněji nacházejí přátele. Protože různé skupiny mají velmi nerovné možnosti volby, jejich preference má za následek výrazně hrubou a odstupňovanou škálu. Jakmile se jednou objeví, bude se prohlubovat vědomým vylučováním jiných rasových a ekonomických skupin.

Důvody, které k vytváření hrubé zrnitosti vedou, jsou velmi mocné a obliba bydlení poblíž lidí patřících ke stejné třídě je všeobecně rozšířená, a to nejen ve Spojených státech, ale snad po celém světě. To, jaké skupiny se budou segregovat od ostatních, závisí na kultuře. Ve Spojených státech se segregace v současnosti přesouvá od etnické skupiny k příjmové třídě. Ekonomická politika rozhoduje, zda se tato zrnitost zesílí, či zda se oslabí, neboť třídní dělení kapitalistického trhu ji zvyšuje, zatímco centralizovaná socialistická ekonomika ji může podstatně utlumit, jak můžeme vidět například v Polsku.

Zrnitost má hluboký dopad na mnoho dalších hodnot než jen na ty, které obyvatelé přímo vyhledávají. Hrubá zrnitost omezuje přístup k lidem jiného druhu a k jiným způsobům života. S prostorovou segregací mají sklon růst i nerovnosti v občanské vybavenosti a dostupnosti zdrojů. Může stoupat násilí a napětí, třebaže je-li zrnitost extrémně

hrubá a ostrá, příležitosti pro meziskupinové násilí se mohou vytrácet, nebo se násilí bude obracet dovnitř. V osídlení s hrubou zrnitostí je regionální koordinace a řízení obtížnější, zatímco kontrola na lokální úrovni se může naopak posilovat.

K profesionální doktríně urbanismu patří přesvědčení, že zrnitost bydlení by měla být jemná a neostrá. V organickém modelu platí, že každé malé území je mikrokosmem velkého. V praxi se však tato doktrína – s výjimkou některých socialistických zemí – z velké části opomíjí, nebo nefunguje. Hledáme-li rovnost, komunikaci mezi skupinami a schopnost překračovat bariéry, pak musíme usilovat o mnohem jemnější zrnitost bydlení, než jaké dnes v naší zemi dosahujeme. Z preferencí, které tolik lidí vedou k tomu, že se od jiných skupin separují (jako je bezpečnost či snadné navazování vztahů), však vyplývá, že uvnitř jakéhokoli promísení nezbytně budou shluky podobnosti, které budou relativně homogenní a „čisté“, aby se lidé mezi svými cítili pohodlně. Z hlediska rovnosti by přitom promísení uvnitř velkých území mělo být vyváženější a regionální dostupnost by měla být vysoká. Také jsou zapotřebí přechodné („neostré“) zóny, které nemají vyhraněný sociální status, takže lidé – budou-li si přát – mohou „přejít na druhou stranu“.*

Ať už je preference hodnot jakákoli, zrnitost bydlení je jednoznačně významným faktorem jakéhokoli města. Snižování zrnitosti v severoamerických městech je obtížný boj. Aby byl účinný, vyžaduje zásadní zásah do trhu s nemovitostmi, ale také právní změny, vyčlenění rozsáhlých finančních podpor na bydlení a regionální řízení rozvoje. Může si také vyžádat mnohem radikálnější opatření, jako je zespolečnění pozemkového vlastnictví, přeměnu bydlení na bezplatnou službu či neděditelnost vlastnických práv k bydlení. Hrubá zrnitost bydlení má v naší společnosti hluboké kořeny.

Promísení bydlení podle třídní příslušnosti není jedinou významnou dimenzí zrnitosti. Významná je také zrnitost podle typu aktivity („funkční“): například to, zda má být bydliště a pracoviště odděleno, či zda by samotná pracoviště měla být umístěna ve velkých zónách s navzájem příbuznými výrobními aktivitami. Stejně jako u zrnitosti bydlení také hrubost zrnitosti aktivit neustále roste, tak jak se zvyšuje měřítko investic a velikost firem a soustřeďuje se kontrola nad trhem. Profesionální doktrína zde spíše pluje s proudem, než aby šla proti němu. Protože urbanismus pracuje ve stále širších měřítkách, má tendenci vyčleňovat rozsáhlé oblasti pouze pro kanceláře, pouze pro skladovací prostory, pouze pro bydlení nebo pouze pro rekreaci. Hrubá zrnitost aktivit usnadňuje řízení z jednoho místa a poptávka po službách je lépe předvídatelná. Vyhne se řešení střetů a vzájemného obtěžování mezi jednotlivými aktivitami. Lze zajistit rozsáhlé operace a snáze uspořádat prostor pro budoucí růst. Dopravu a systémy technické infrastruktury lze efektivněji navrhnout, pokud mají vyhovovat jen jediné funkci a aktivitě. Z velkoplošných pozemkových transakcí potenciálně plynou vyšší zisky. Ještě markantnější je zvyšování hrubosti zrnitosti v socialistických zemích se silným centrálním plánovacím aparátem.

Nicméně ve skutečnosti dochází k růstu po malých kouscích, jeho postup je rozporuplný a chaotický a pohled jednotlivce je omezený. Toto vše zjemňuje strukturaci našich báječně jednoduchých schémat. Někteří kritici dávají přednost jemnější zrnitosti aktivit. Hrubá zrnitost zhoršuje dostupnost a prodlužuje dojížděku. Snižuje možnosti komunikace a vzdělávání. Například děti nikdy neuvidí rodiče při práci a stavba nové budovy může být tím posledním viditelným výrobním procesem, který může většina lidí skutečně sle-

* V ideálním případě bychom mohli doufat nikoli v beztrídní společnost, ale ve společnost, ve které by třídy byly početné a diferencované podle zvoleného způsobu života spíše než podle žebříčku moci a bohatství vedoucího pouze nahoru nebo dolů. To už je ale jiná otázka.

dovat. Hrubá zrnitost posiluje velké instituce, ale v poslední době se oceňují klady malého měřítka. Jelikož vysoce centralizované plánování částečně pozbývá své důvěryhodnosti, je možná moudřejší dávkovat rozvoj po menších částech.

Hrubá zrnitost dále přispívá k již převládající fragmentaci života (ačkoli mnozí si v oddělení domova a pracoviště libují). Svět, ve kterém jsou práce, bydlení a odpočinek propojeny, byl významným cílem pro mnoho společenských myslitelů. „Odstranit rozdíl mezi městem a venkovem“ je známá marxistická doktrína. Na Kubě jsou nezastavěné městské parcely osazovány tabákem, obyvatelé měst jsou nuceni pracovat na okolních zemědělských statcích a lidé z osamělých venkovských usedlostí sdružováni do malých sídlišť městského typu. Zastánci „sousedských“ jednotek ve Spojených státech prosazují městské farmy, kde by se pěstovaly potraviny, a solární panely na výrobu energie. Současně postupující urbanizace života farmářů snižuje protiklad mezi protipóly města a venkova. Cestopisná literatura často popisuje potěšení z krajů, kde se vedle sebe vyskytují rozmanitá zaměstnání, obydlí a způsoby odpočinku. Tyto statě samozřejmě pocházejí z pera cizinců a bylo by dobře, kdybychom se zeptali skutečných obyvatel, jejichž názory mohou být odlišné. Přinejmenším vzpomínky na dětství však říkají jasně, že jemná zrnitost aktivity byla blahodárná pro náš vývoj.

Jako obvykle nelze stanovit žádné obecné pravidlo, mimo doporučení co nejvíce snižovat zrnitost aktivit, pokud to nezpůsobí vysoké provozní náklady nebo náklady na odstraňování střetů. Teoreticky je různorodé osídlení s jemnou zrnitostí přitažlivé, ale každý druh aktivity bude mít jiné optimální měřítko strukturace. V každém případě je promísení aktivit klíčovým nástrojem. *Měřítka* prvků osídlení je funkcí, resp. vlastností jemnosti či hrubosti sídelní zrnitosti. Místo s jemnou zrnitostí se skládá z malých budov, malých volných prostranství a malých podniků. Tyto malé části mohou být lépe než velké, s hrubší zrnitostí, uzpůsobeny rozmanitým aktivitám obyvatel, kteří je mohou mít více pod kontrolou a kteří je mohou snáze vnímat ve spojitosti se svými individuálními hodnotami a prožitky.

Můžeme uvést ještě i jiné aspekty zrnitosti: například zrnitost hustoty a dostupnosti. Mnoho lidí – požádáme-li je, aby popsali ideální dům podle svých představ – nakreslí dům, z jehož předních dveří se vychází na živou městskou promenádu, zatímco vzadu za domem je jen tichá krajina. Jestliže mezi vzrušením a poklidem leží jen jediné dveře, požítka na obou stranách se zostřují pomyšlením na to, co se nachází na druhé straně. Vzpomínky na dětství jsou takových radostí plné. Jemnou zrnitost aktivit, hustoty a dostupnosti často předepisuje Christopher Alexander ve svých „vzorcích“.

Trh s pozemky má tendenci tyto „zvláštnosti“ ničit, protože pozemky se oceňují a zastavují podle zobecněných pravidel dostupnosti. Fungující velkoplošné plánování má podobný účinek. Většina příkladů jemné zrnitosti hustoty je výsledkem přirozených nepravidelností, nedostatečností komunikačního systému nebo záměrné intervence majetných vlastníků. Tyto zvláštnosti náhlých přechodů se objevují tam, kde se trh s pozemky obchází, nebo kde byly spekulace a výstavba náhle zastaveny – jako tomu bylo v případě pozastavení parcelace v Severní Americe třicátých let, nebo v dnešní socialistické Havaně. Zákonným prostředkem pro vytváření a zachování části těchto předností je „cluster zoning“.*

V regionálním měřítku mluví hlediska rovnosti a přizpůsobivosti spíše pro rovnoměrné rozmísťování umožňující rovný přístup, ale formy, které vytvářejí spíše jemnou, ostrou

* Pokus regulovat v měřítku větší jednotky než je jediná parcela: pro tuto větší jednotku („cluster“ = shluk) se stanoví principy zpravidla polyfunkčního využití a pravidla („policy“) jejich uplatňování. Regulativy pro využití jednotlivých parcel jsou tak flexibilní, ale sledují obecnější cíl rozvoje. (pozn. edit.)

lokální zrnitost, mají nezanedbatelné výhody. Řešením mohou být roztroušené malé volné plochy, shlukování, cesty s omezeným přístupem, „tkanice“ (Alexanderův termín pro prsty zástavby s venkovským zázemím) či prostřídávání malých jednotek s různými hustotami zástavby a intenzitami využívání uspořádaných navzájem blízko sebe. V moderním městě se s tímto druhem zrnitosti setkáme zřídka, je však rozhodně výhodné díky své rozmanitosti, různosti prostředí pro bydlení, vzájemnému propojení mezi různými funkcemi a zajímavé vizuální formě.

Zrnitost se může týkat i *časového aspektu* aktivity. Tak se některá území mohou vyznačovat tím, že jsou aktivní během dne i noci, zatímco jiná ožívají jen v některých hodinách a mezitím jsou v klidu. Místa se mohou věnovat jedinému druhu činnosti v průběhu dne (hrubá zrnitost v časovém smyslu), nebo jedna aktivita může těsně následovat jinou (relativně jemné, ostré časové promísení), nebo mohou činnosti následovat za sebou, ale přitom se vzájemně překrývat (jemná, neostrá zrnitost). Náměstí může být dopoledne tržišťem potravin, odpoledne dětským hřištěm a večer místem klábosení dospělých, při zachování všech příležitostí pro vzájemné působení (a střetávání), které časové hranice přechodu dovolují. Staré i nové, dočasné i trvalé může být kladeno vedle sebe nebo oddělováno. Stejně úvahy jako pro prostorovou zrnitost budou platit i pro časovou zrnitost: jasné, ostré promísení má značné výhody spočívající v dostupnosti, rozmanitosti a zajímavosti, ale také omezení daná provozními vlastnostmi a zvýšenou náročností na kontrolu. Většina lidí vyjadřuje své potěšení z míst, ve kterých za sebou následují kontrastní aktivity. Opakující se prázdnota monofunkčních prostorů se zdá neefektivní (ale možná není – vyžaduje to analýzu). Naše urbanistické plánování zdůrazňuje prostorovou a přehlíží časovou organizaci.

Lze rozlišit i další druhy promísení, na které můžeme pojem zrnitosti aplikovat: zrnitost kontroly (rozsáhlá území jednoho vlastníka oproti jemné mozaice veřejných a soukromých pozemků, skupinové vlastnictví, doména dětí a země nikoho); zrnitost mikroklimatu; zrnitost ekosystémů (rozlehlá prerie oproti drobně zahradě) atd. Nejvýznamnějšími parametry sídelní formy jsou asi zrnitost bydlení, zrnitost aktivit, hustoty a dostupnosti, ale v úvahu lze vzít i mnohé další. Takto charakterizované promísení je pro kvalitu sídla nejspíše mnohem důležitější než mnohé aspekty formy, které až dosud upoutávaly naši pozornost, jako je celková velikost, ohraničení zástavby či dvojrozměrné schéma uličního systému.

Dříve se mělo za to, že diskuse o komunikačních systémech by se měly zabývat možnostmi uspořádání komunikační sítě: lineárním, radiálně koncentrickým nebo pravouhlym rastrem. Schéma ulic na mapě se ale v dnešních velkých, rozvinutých městech sotva jeví podstatné – přinejmenším jako teoretická otázka –, ačkoli právě to, kam ulice povede, samozřejmě může být pro specifický případ důležité.

Obecnější debata se teď vede o podobě dopravních systémů. Jaká skladba dopravních systémů je nejvhodnější a do jaké míry by způsoby v tomto promísení měly být oddělené? (Další otázka zrnitosti.) Jaké dotace či jaké nástroje jsou oprávněné, abychom dosáhli žádoucí skladby? Je jasné, že odpovědi na tyto otázky závisejí na zrnitosti sídla a na zrnitosti hustoty, ale také na kultuře, ekonomické politice a technických prostředcích. Znečištění produkované některými formami dopravy a míra jejich nehodovosti jsou klíčovými otázkami. Týká se to také kontroly a uspořádání, protože individuální doprava je vhodnější pro jednotlivce než pro skupiny a některé způsoby jsou lépe přizpůsobeny převozu zavazadel nebo například tělesně postiženým uživatelům. Uživatelský rozměr pohledu přesouvá těžiště debaty od protikladu „automobil versus vlak podzemní dráhy“ (jako by tyto dopravní prostředky byly alegorickými nestvůrami zaklesnutými do sebe v mytickém souboji), respektive od energetické náročnosti těchto dopravních prostředků či jejich přepravní kapacity přepočtené na jeden přepravní pruh a minutu k tomu, co prožívají a čemu dávají přednost přepravovaní. I tehdy, je-li podíl dopravních systémů stanoven, mohou uživatelské parametry ovlivnit podobu návrhu prvků. Jak se mohou osmiletí bezpečně

pohybovat po městě? Mohou cyklisté jezdit ve vlacích? Může se veřejná doprava v nějaké míře přiblížit flexibilitou automobilu? Jak zvládne nakupující s taškami a dvěma malými dětmi cestu autobusem? Za jakých okolností se mohou lidé při jízdě věnovat společenským kontaktům, nebo se těšit pohledem z okna na měnící se okolí? Jak dosáhnout toho, aby byly obslužné ulice opět bezpečné a tiché, aniž bychom bránili průjezdu vozidel k obytným domům na těchto ulicích? A tak dále.

Individuální automobilová doprava ubírá našim městům na obyvatelnosti: zabíjí, mrzačí a zahlcuje vzduch svým hlukem a zplodinami. Spotřebovává benzin a je nákladná na provoz. Jakýkoli systém, který je na ní velkou měrou závislý, způsobuje nerovnost mezi lidmi, protože možnosti dostupnosti pro lidi bez aut jsou nevyhnutelně horší než pro řidiče. Auta jsou však pro své uživatele předmětem pýchy a poskytují jim jednoznačné výhody bezprostředního přístupu a nezávislosti, což je důvodem pro jejich přetrvávání. Z požadavku rovnosti vyplývá, že potřebujeme dva navzájem se přibližující směry technických vylepšení: veřejný dopravní prostředek, jehož trasy lze jemněji a šířeji rozptýlit a který bude lépe odpovídat individuálním cílům roztroušeným v území; a soukromá vozidla, která méně znečišťují prostředí, jsou méně nebezpečná a nákladná a snáze použitelná pro ty, kdo v nynějších podmínkách nejsou schopni řídit. Promyšlené technické prostředky, jako jsou podzemní dráhy, monoraily, automatické vodící dráhy a pohyblivé chodníky, toto vakuum s velkou pravděpodobností nevyplní. Větší naději nabízejí zdokonalení starých, jednodušších prostředků – malé autobusy s pružným jízdním řádem a trasou, jízdni kola chráněná proti nepřízní počasí či hromadné taxíky.

Přízpusobivost bude přednostňovat jednoduché prostředky pro více osob a nespecializované trasy. Obslužnost by měla být rozložena rovnoměrněji nejen v urbanizovaném regionu, ale měla by být rovnoměrnější i v časovém průběhu dne (a noci) tak, aby se zvýšila dosažitelnost a možnost individuální volby. To samozřejmě předpokládá změny hustoty, zrnitosti a načasování aktivit i změny v řízení a využívání levnějších, pružnějších způsobů dopravy. Přesto i když zvýšíme a vyrovnáme úroveň regionální dostupnosti, kvalitní osídlení rozrůzní, či dokonce sníží dostupnost na nezákladnější prostorové úrovni – tím, že umožní místním obyvatelům podle přání omezovat časy, typ nebo intenzitu lokální dopravy.

Extenzivní severoamerické předměstí s nízkou hustotou má tři do očí bijící nedostatky: hrubou zrnitost funkčního využití a společenských tříd, vysoké náklady na výstavbu a údržbu a závislost na soukromém automobilu, jež je vystavuje palivovým krizím a ztěžuje dostupnost pro okrajové skupiny obyvatel i mladé a staré z majoritní společnosti. Přeměna předměstí, aby se celkově zlepšila jejich užítelnost, je hlavním úkolem severoamerického urbanismu. Součástí tohoto úkolu bude nalezení veřejného dopravního prostředku, který může uspokojivě fungovat při předměstských hustotách.

Cestování může být pozitivním zážitkem; nemusíme se na něj dívat jen z hlediska nákladů, jako na nutné zlo. Potenciálně je systém zpřístupňující jiná místa důležitým prvkem vzdělávání. Rozšiřuje individuální dosah, ale mimo to sám pohyb městem může být poučením a přínosem. Abychom využili tohoto potenciálu – zvláště pro děti – měli bychom zajistit větší otevřenost, bezpečnost a snadnost užití dopravního systému, poskytovat informační průvodce a brát cestování skutečně jako příležitost ke vzdělání. Cestování může být radost, pakliže věnujeme pozornost lidskému prožitku: posloupností vizuálních vjemů, příležitostí učít se nebo setkávat se s jinými lidmi.

Hustota, zrnitost a systém dostupnosti – tj. vnitřní struktura města – jsou hlavními vlastnostmi, podle kterých můžeme fungování města posuzovat. Stejně důležitý je i charakter jeho růstu a proměn, ale o jejich účincích vime poměrně málo. Velikost města a jeho zastavěné území mohou být mnohem méně závažné, než jsme si dříve mysleli. Pojem místní komunity a pojetí konzervátorské činnosti jako způsobu jejího zachování jsou klíčovými jednotivými myšlenkami při vytváření městské formy. Mají však jiný dopad a význam, než jaký jsme si jim zvykli přisuzovat.

Při volbě vhodné formy zástavby opakovaně figurují kritéria založená na dimenzi výkonů a účinků.* Pokud na celou problematiku nazíráme spektrem těchto kritérií, můžeme dospět ke zcela odlišným argumentacím a pohledům. Výkony a účinky však zřejmě nejsou jediným kritériem volby. Často se setkáme také s externími náklady, nepatrnými efekty na hodnotu území, které nelze v teorii formy obsáhnout. Rámce pro diskusi tedy obecně tvoří dimenze výkonů a účinků, pojetí městské formy a propočet externích nákladů. V současnosti se jedná jen o hrubé vymezení, bylo by však postačující, pokud by se podařilo podrobně vysvětlit vztahy mezi formami, dimenzemi a náklady.

* Performance dimensions – odkaz na tzv. performance zoning, regulativy založené na kritériích přímých účinků činností v území na okolí, namísto vymezování přípustných funkcí, intenzit apod. Regulativ v performance zoning nestanoví tedy nic jiného, než např. maximální přípustné hladiny hluku, znečištění ovzduší, počet a frekvenci vozidel generované užitím pozemku. (pozn. edit.)