

O tomhle Dánovi se říká, že **učí lidi znovu chodit**. Chce autům prostor ve městech brát a lidem jej vracet. Objíždí svět, aby vysvětloval, jak to zařídit. Tento týden to dělal v Praze na konferenci Public Spaces – Living Places.

JANA SOTONOVÁ,
ONDŘEJ FORMÁNEK

LN Prahu jste navštívil už před deseti lety. Můžete porovnat, jak se od té doby její veřejný prostor proměnil?

Posledně jsem tu byl jen jako porotce v jedné soutěži a ani jsem si Prahu nestihl prohlédnout. Tentokrát mě zas pro změnu vozili z místa na místo a celkově jsem ve vašem městě strávil asi 24 hodin. Moc krátká doba na to, vytvořit si názor. Cítím však, že se změnila atmosféra, že teď je tu určitá chuť zabývat se problémy kvality života. Tu jsem tu před deseti lety postrádal. Tehdy bylo ještě všechno nové, do města se stěhovala auta a šlo o to, dostat je úplně všude.

LN Ve svých knihách či přednáškách často říkáte, že města by měla patřit lidem, nikoliv autům. Komu podle vašeho krátkého pozorování patří Praha?

Mám tady stejný pocit jako v jiných východoevropských městech. Totiž že tady ještě neskončil takový ten hektický milostný vztah k automobilům. Auto je tady pořád ještě uctíváno jako poloviční božstvo. Přechod do další fáze, která spočívá v péči o kvalitu městského života, vás ještě čeká. Neznamená to jen zabránit nehodám a krvi na silnici. Kvalita života spočívá v tom, že se lidé mohou po městě důstojně pohybovat, že je neruší vysoká hladina hluku, že má člověk dostatek prostoru.

LN A právě tyhle věci, které jmenujete, nám tu chybí? Nebo jakých nedostatků jste si všiml?

Velký problém je, že tu máte spoustu nerovných chodníků, po kterých se nechodí dobře. Rada je jich dlážděná. Víím, je to tradice a vypadá to krásně, ale staří lidé i malé děti to v zásadě nesnáší. V Kodani jsme si proto zvykli pokládat do dlážděného chodníku pruh žulových desek, takže můžete jít po něm. Všechny tyhle věci jako členitá dlažba a nerovnosti představují velkou nesnáz pro lidi na vozíku, lidi, co chodí o berlích nebo pro maminky s kočárkem.

LN Z čeho si myslíte, že to naše milostné pouto k automobilům pochází?

To je jasné. Dlouho vám bylo upíráno právo „užít si“ automobilismu podobně, jako si jej užívali lidé na Západě, tak se to snažíte dohnat. Už dvacet let zažíváte příval aut, u nás tohle období trvalo půl století. Jenže pak jsme začali být unavení.

LN V Dánsku to trvalo padesát let, než jste ten přístup změnili a společnost orientovaná na automobily se zaměřila na chodce. Je nevyhnutelné, aby nám to také trvalo půl století?

V Melbourne to trvalo deset let, v New Yorku tři roky, v Lyonu deset let, v Barceloně patnáct. Kodaň je v podstatě unikátní tím, že to byl tak dlouhý proces. Takže u vás to můžete být mnohem rychlejší. Praha je krásné město, navštěvuje ji spousta turistů. Ale ono by především mělo vyhovovat místním. Město se musí rozvíjet především s ohledem na ně, protože oni ho pak ti turisté budou o to raději navštěvovat.

LN A u čeho máme začít, aby se tady lidem žilo lépe?

Řeknu vám to takhle: ubytovali mě tady kousek od vašeho Senátu, kde je několik půvabných náměstí. Tak proč jsou ze všech parkoviště? Bylo mi řečeno, že je to kvůli poslancům, protože nemůžou chodit. Zřejmě jsou všichni chromí nebo o berlích. Náměstí před parlamentem v Kodani bylo taky plné aut. Ale pak musela zmizet a poslancům bylo řečeno, že si musí najít jiný způsob, jak se dostat do práce. Důležité je přemýšlet o tom, o co všechno jste přišli kvůli tomu, že všude mohou parkovat auta.

LN Dá se změna nějak urychlit? Třeba osvědčeným rušením parkovacích míst?

Ne. V Jordánsku mají krále, který má na všechno jasný názor. Když řekne, že nechce mít v horách výškové budovy, tak tam prostě nebudou. I když je to dobrá myšlenka, diktát nefunguje. Je potřeba mluvit o tom, jak má veřejný prostor vypadat. Mnohem více bych doporučoval nechat si vypracovat důkladnou studii situace obyvatel ve městě, podle které jasně poznáte všechny klady a záporny a můžete o nich dále diskutovat. Musíte nejdříve prohlédnout pacienta a pak teprve předepsat lék. Nejdříve diagnóza, léčba až potom.

LN Při procházce Prahou jste si hodně



FOTO LN JINDŘICH MYNÁŘÍK

K autům tady máte milostný vztah

S architektem **Janem Gehlem** o lavičkách, o chodcích, kteří překážejí, a o místech, kde už se soukromé stalo veřejným.

všimal drobných detailů: kde stojí lavička, kam dopadá sluneční světlo...

Takovéhle detaily jsou zásadní. Protože co můžou lidi ve veřejném prostoru dělat, když tam nebudou mít lavičku a nebude tam svítit slunce? Proto zdrazňuju, jak je důležité zjistit si před úpravou jakéhokoli místa, jak tam dopadá slunce.

LN Vedení města se má tedy zabývat tím, kam postavit lavičku?

Řeknu to jinak. Každé velké město má svůj odbor pro řízení a plánování dopravy. A v tomhle odboru sedí padesát lidí, kteří rok co rok počítají všechna auta a vědí úplně všechno o všech místech, kde se dá zaparkovat. A hlavně vědí, jestli si to tady autáky užívají. A to si každý rok kontrolují, jestlipak se mají auta u nás ve městě pořád fajn. Proto doporučuju, abychom založili na každé radnici také odbor pro péči a veřejný život. Protože máme už na radnicích pracovníky, co dohlížejí na parky, máme tam lidi, co se starají o dopravu, jiní o památky, ale je úplně typické, že na radnicích nemáme nikoho, kdo by se staral jednoduše o lidi. O to, aby nebyla šťastná jen auta, ale i lidé, kteří tady s těmi auty žijí.

LN Ale když jsou na radnici lidi, co jsou

Představujeme

Dánský architekt a urbanista **Jan Gehl** (75) působí jako profesor na Škole architektury Královské dánské akademie umění v Kodani, kde vede program Městské plánování. Je také jedním ze zakladatelů poradenské společnosti Gehl Architects. V průběhu života učil Jan Gehl postupně na řadě univerzit v Evropě, Severní Americe i Austrálii. Celkem na čtyřech kontinentech pak pracoval pro mnoho městských rad jako konzultant při plánování rozvoje a úpravách veřejných prostranství. Za svou činnost získal několik ocenění, včetně ceny Mezinárodní unie architektů. Jan Gehl je autorem mnoha knih, jež v posledních čtyřiceti letech výrazně ovlivnily přístup urbanistů i architektů k utváření veřejných prostranství. Do češtiny byly přeloženy jeho práce **Život mezi budovami** a **Nové městské prostory**.

proti takovým změnám, mohou pak něco změnit občanské iniciativy?

Řešení na úrovni městských úřadů, které jsem navrhl výše, má výhodu, že je velmi levné. Ale jestli se do něj úředníkům ne-

chce, musí občané vyvíjet tlak, chtějí-li změnu. Kodaň má propracovaný systém dopravy pro cyklisty i proto, že jsme za něj v sedmdesátých letech hodně demonstrovali. V téhle věci je velmi užitečné uspořádat si o městské cyklistické dopravě mezinárodní konferenci, která přitáhne k podmínkám v dnešní Praze pozornost médií. Existuje třeba konference *Walk 21*, která se koná každý rok v jiném městě. Začínala v Londýně, letos bude ve Vancouveru, proč by jednou nemohla být tady?

LN A co kamery na ulicích? Nebojíte se, že mohou lidi odrazovat od návštěvy veřejného prostoru?

Dlouho jsem si myslel, že kamery budou mít hodně negativní dopad. Ale kdykoli dojde k nějakému trestnému činu nebo nehodě, všichni se zajímají o to, jestli to natočila nějaká kamera. Navíc je tu strach z terorismu. Vezměte si, jak v Británii dokázali chytit pachatele bombových útoků už za půl dne díky záznamům z kamer. Takovéhle věci nakonec lidi přesvědčí, že to vlastně není až tak špatné. Vedle toho nás ještě sledují satelity, fotografují nás auta společností Google... Kdokoli na světě si pak může projít vaší ulicí, prohlédnout si váš dům a možná i vás, jak venčíte psa.

Zvykli jsme si, že v tramvaji nebo na chodníku hlasitě telefonujeme, takže všichni slyší, co je u nás nového. Už jsme dávno prolomili hranice mezi veřejným a soukromým prostorem. Nelíbí se mi to, ale tak to prostě je. A mám za to, že tohle lidi od návštěvy veřejného prostoru neodrazuje. Odradí je, když je to nepohodlné, fouká, prší, je tam hluk, nebo že je těžké vůbec přejít na druhou stranu ulice. Dneska chodec stráví až 25 procent času jen čekáním na přechodech.

LN Proč jsme tolik nepohodlí do měst vůbec pustili?

V knize *Města pro lidi* poukazuji na soubor patnácti vynikajících nápadů, se kterými přišli lidé, co navrhují nová dopravní řešení. Všechna nějak ulehčují cestu autům. A každé z nich nějak komplikuje život lidem. Třeba jednosměrky. Vymysleli je dopravní inženýři, aby dostali do města více aut. Inženýři vymysleli i světelné displeje, které vám v některých světových městech ukazují, kolik vteřin zbývá, než bude zelená. Já to nazývám něžné informování chodců o jejich právech. Chodec, který ví, že už bude čekat jen dvanáct vteřin, je ukázněný a nepokusí se vozovku přeběhnout. Nevrhá se tak do dráhy autům, nepřekáží. Stejně tak podchody a lávky na přechod ulic a magistrál jsou všechno nástroje, co mají do města nacpat víc aut a omezit lidi. Vyhnat je na lávku, schovat do tunelu. Když není dost místa, vždycky ubereme kus chodníku, nikdy nesebereme místo z parkoviště. Já však tvrdím, že je třeba dělat to opačně.

LN Co se dá dělat s obchodními centry, která stojí na okraji měst a odsávají lidi z center, která pak vymírají?

Nákupní centra způsobila řadu problémů už ve Spojených státech, kde začala vznikat. Developeři kupovali levnou půdu za městem, kde pak nákupní parky budovali. Ale lidé do nich museli jezdit auty. Ti, kteří auto nevlastnili, měli smůlu. Proto je v Dánsku například zakázáno kupovat pro nákupní centra pozemky mimo města, měly by být alespoň v dosahu městské hromadné dopravy. I v řadě jiných zemí si už uvědomují, že to není dobrý přístup, a snaží se proto lidi dostat zpět do městských center. Je to v podstatě nemoc, a když se nebude léčit, tak pacient – tedy město – umře.

LN Jak ale ty lidi znovu do centra města přivést?

V podstatě už přešla jakási první vlna nákupních center, která už začala zákazníky nudit. A sami začali říkat, že když viděli jedno nákupní centrum, znají v podstatě všechna, protože jsou všechna stejná. Obchodníci se proto snaží vymyslet něco nového, snaží se udělat nákupní centra nová, originální. Staví je třeba bez střechy, aby v nich mohlo působit běžné počasí, nedělají tam klimatizaci. A často kvůli tomu, aby byla zajímavá, využívají i zajímavých míst či budov uvnitř měst.

LN Hodně vyzdvihujete kvalitu středověkých a renesančních měst. Co je na nich i po stovkách let tak inspirativního?

Vyzdvihuji hlavně to, že se tehdy stavěla města přizpůsobená pomalému pohybu pěších lidí. A jednotlivé funkce společného prostoru tam byly dobře vyvážené: pohyb lidí s jejich vzájemným setkáváním, obchodováním a dalšími věcmi. Vše se dělo ve stejném prostoru. Dneska děláme mnohem víc kompromisů. Navíc všechny prostory doslova explodovaly do mnohem větších rozměrů, než jaké lidé opravdu potřebují. Takže když vkročíme do historických částí měst, najednou tam narazíme na lidský rozměr.

Velká část mé práce se zabývá tím, jak fungují lidské smysly a v jakém prostoru se cítíme dobře. A tím, jak takové prostory vytvářet nebo hledat. Za starých časů používali stavitelé jako měřítko lidské tělo, proto jsou nám ty prostory blízké. Dnes musí lidé chodit ulicemi navrženými pro pohyb šedesátikilometrovou rychlostí. Musí ujít nekonečnou dálku, protože v našich městech je všechno roztahané.

LN Jakých principů by se lidé z vedení měst měli držet, aby vytvářeli města vhodná pro pohyb a setkávání lidí?

Všechny jsou právě v lidském těle a v lidských smyslech. Když spolu komunikujeme, tak malá vzdálenost má v sobě vřelost a intimitu, větší vzdálenost je už chladnější a formálnější. Důležité je to, jak chodíme, jak nám pracuje zrak. Chůze znamená ulici, oko znamená náměstí. Když se chcete rozhlédnout, potřebujete náměstí, když se chcete přemístit, potřebujete lineární prostor. Je tolik věcí, které vycházejí z našeho těla. Ale přitom o příznivém životním prostředí příslušníka Homo sapiens existuje tak zoufale málo výzkumů. Místo nich máme spoustu vědeckých studií o příznivém životním prostředí horských goril nebo sibiřských tygrů. I milostný život slonů je prostudován mnohem podrobněji.