

# MĚSTA PRO LIDI



Knížka *Město pro lidi* je již třetím českým překladem prací dánského urbanisty Jana Gehla. Předcházely mu tituly *Život mezi budovami* vydané v Partnerství roku 2000 (originál *Life between Buildings*, 1987) a *Nové městské prostory* vydané nakladatelstvím Era roku 2002 (*New City Spaces*, 2000).

Jan Gehl se tak u nás stal zřejmě nejprekládanějším současným urbanistou.

Důvodů pro takový zájem o překlady Gehlových knih je zřejmě hned několik. Především téma, kterým se Gehl zabývá, je pro nás velmi aktuální. Jsou to města jako struktury veřejných prostorů a poučení, jak by se měly tyto prostory navracet těm, pro koho byly určeny, tedy veřejnosti – lidem, a jejich potřebě setkávat se, komunikovat spolu navzájem, příjemně trávit volný čas. Forma sdělení, kterou Gehl používá, je dalším důvodem jeho popularity. Kniha je v nejlepší smyslu populárně naučná. Text je souběžně doprovázen spoustou fotografií, které na pozitivních i negativních příkladech názorně osvětlují základní principy pro vytváření příjemných a atraktivních veřejných prostorů. Základní principy pro příjemné a atraktivní veřejné prostory jsou takto jasně a srozumitelně formulovány. Urbanisté a všichni ti, kdo se hlouběji zabývají městy a živo-

tem v nich, mají ještě další důvod k zájmu o Gehlovy publikace, totiž autorovy nedávné návštěvy u nás spojené s přednáškami. Ti, kdo na nich byli, si knížku asi rádi přečtou, protože je stejně sdílná jako jeho živá vystoupení, a ti, komu přednáška unikla, najdou v knize dobrou náhražku.

Jan Gehl bývá někdy porovnáván s kanadskou novinářkou a ekonomkou Jane Jacobsovou (1916–2006), která už před více než půl stoletím svou knížkou *Smrt a život amerických velkoměst* (*The Death and Life of Great American Cities*, 1961, české vydání 1975) začala bořit mýty modernistického urbanismu. Gehl sám na Jacobsovou ve svých pracích odkazuje a rozhodně je jejím pokračovatelem v základní tezi, podle které se lidé nemají přizpůsobovat nějakému „správně vyprojektovanému“ městu, ale naopak, urbanisté a všichni další, kdo se podílejí na utváření a uspořádání měst, mají svoji činnost přizpůsobit

bit potřebám a přáním lidí, kteří budou město a jeho prostory užívat. Kniha tuto základní tezi rozvádí a konkretizuje do témat lidského měřítka, lidského vnímání a vztahu mezi lidmi, prostory a budovami.

Zásady, které je podle Jana Gehla třeba dodržet, aby byly veřejné prostory ve městě živé, bezpečné a atraktivní, jsou vlastně docela jednoduché. Veřejné prostory musí být obsáhnuté naším zrakem a mají umožnit co nejvíce různých aktivit a interakcí mezi lidmi. Přechody mezi prostranstvím a okolními budovami mají být co „nejděravější“ – tedy měly by mít hodně vchodů, výkladních skříní a oken – a linie těchto přechodů by měly být „měkké“, tedy ne zcela přímé a s přechodem mezi zónami veřejnou a plně soukromou. Veřejné prostory přátelské člověku by měly být utvářeny s ohledem na rychlost pěší chůze a měly by nabízet místa k zastavení, posazení se nebo jinému spočinutí v těch částech prostranství, kde je to co nejpříjemnější z hlediska mikroklimatu a výhledu. Město by se mělo skládat z částí, které by bylo možno obsáhnout pěšky – Gehl zde na příkladu historických jader uvádí diametr do jednoho kilometru – a v těchto částech by měly být jednoznačně upřednostňovány pěší před auty. Urbanisté by měli vedle plánování velkého a středního měřítka – „z letadla“ a „z vrtulníku“, vyjádřeného modely a půdorysnými plány – plánovat také v malém měřítku jednotlivých ulic či náměstí a zvláště by se pak měli věnovat rozhraní mezi veřejnými prostranstvím a budovami.

Své teze a zásady Gehl dokládá řadou příkladů pozitivních změn, k nimž došlo v centrech některých měst po jejich zklidnění, tedy poté, co z nich byla vytlačena auta – ta v pohybu i ta parkující – a namísto aut se do veřejných prostor mohli navrátit lidé. Gehl se v knize zabývá také příklady z velkoměst třetího světa, které si někdy ještě kvality prostorů pro pěší a jejich odpovídající lidské měřítko zachovaly, popřípadě kde po zkušenostech s vpádem automobilů usilují o návrat k těmto kvalitám.

Kniha uvádí i řadu příkladů z nových obytných čtvrtí. Jen některé z nich mají veřejné prostory postaveny „pro lidi“. Jako příklady se uvádí Byker v Newcastle od architekta Ralpa Erskina, Akker Brygge v Oslo, Sibelius Park v Kodani, Skärpnack ve Stockholmu. Bo01 v Malmö, nové holandské město Almere a Vauban v německém Freiburgu. Kriticky se staví především ke corbusierovskému koncipovaným zástavbám, které spíše utvářejí město jako skulpturu nežli jako místo pro člověka; jako příklady se uvádí brazilské hlavní město Brasília spojené se jmény architektů Niemeyera a Costy, La Défense v Paříži, Eurolille v Lille a Orestad v Kodani. Jen málo se ale dozvíme o tom, jak by se měly polidštit veřejné prostory v městských čtvrtích postavených po celé Evropě po druhé světové válce. Z toho, co v knize najdeme, to vypadá, že je autor pokládá za nenapravitelné.

Všechny Gehlovy pozitivní příklady se týkají městského území s vysokou intenzitou využití, kde je reálný předpoklad, že veřejné prostory najdou dostatek uživatelů. V tom je autor zřejmě zajedno s konceptem kompaktního města prosazovaným též v dokumentech Evropské unie především z devadesátých let uplynulého století. Gehl ve svých zásadách mluví o krátkých vzdálenostech mezi městskými funkcemi a o dostatečném množství lidí i událostí pro oživení veřejných prostorů. V tom navazuje na Kevinu Lynche a jeho koncept drobné zrnitosti funkcí z knihy *Good City Form* z roku 1984 a na promísení funkcí Jane Jacobsové, z její již citované knihy staré více než půl století. Princip pohodlné pěší dostupnosti všech zařízení a služeb každodenní potřeby je ostatně obsažen již v teorii obytného okrsku (*neighbourhood unit*) vzniklé ve dvacátých letech minulého století a spojené se jmény amerických urbanistů Perryho a Steina. Skepsi vůči „plánování z letadla“ Gehl sdílí s Christopherem Alexanderem, který někdy před čtyřiceti lety dokonce zcela zpochybnil schopnost lidského mozku napláňovat opravdu živoucí město. A předchůdce pro Gehlův důraz na lidské měřítko městských prostor

najdeme už v knize *Stavba měst podle uměleckých zásad* (1899, české vydání ABF Praha 1995, druhé české vydání ÚÚR Brno 2012) od Camilla Sitteho, Rakušana pocházejícího z Moravy.

Vypadá to tedy, že vše důležité pro polidštění měst bylo již dávno objeveno a popsáno. Asi to tak bude, ale pokud se zamyslíme, jak to ovlivnilo praxi stavby měst a utváření městských prostorů, zjistíme, že se v ní teoretické poznatky a zásady moc neprojevíly. Dnes, stejně jako v šedesátých letech minulého století, stavíme města především pro auta, s veřejnými prostory včetně zeleně buď tam, kde to vyšlo, nebo v případě suburbánních satelitů v minimálním rozsahu, který umožní položit síť veřejné infrastruktury. Namísto domů, které by komunikovaly se svým okolím, vznikají xenofobní uzavřené komunity a ghetta pro bydlení, a někde jinde zase gigantické nákupní a zábavní nebo kancelářské areály obklopené parkovišti. Jak sám Gehl mimo jiné poznamenává, jeho zásadám odpovídají Disneylandy, které přece musí být co nejatraktivnější pro návštěvníky a mají je přimět, aby v nich setrvali co nejdéle (a utratili tam co nejvíce peněz). Dodejme, že i historická centra měst, která splňují Gehlova kritéria, se namnoze stala jakýmisi tematickými Disneylandy, a tudíž i ona jsou často a záměrně upravována pro pěší.

Hodnota Gehlovy knížky tedy spočívá především v její mimořádné sdílnosti, názornosti a ilustrativnosti. Jak říká Petr Kratochvíl, jeden z jejích českých recenzentů na zadní straně přebalu: po přečtení ji pošlete svému starostovi. Snad to nakonec bude alespoň někde účinkovat.

[GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Původní anglické vydání *Cities for People*, Island Press 2010, český překlad Robert Sedlák (ed.), Karel Blažek a Bronislava Blažková, vydavatel Partnerství, o. p. s. Brno 2012, 276 s.]

*prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.  
Ústav prostorového plánování  
Fakulta architektury ČVUT v Praze*