

# ZKUŠENOSTI KANADSKÉHO ARCHITEKTA

## PROJEKT „URBAN BRAILLE“ ANEB NELEHKÝ ŽIVOT KANADSKÝCH ÚZEMNÍCH PLÁNOVAČŮ

**Vladimír Matuš**

*Vladimír Matuš je kanadský architekt českého původu. Díky kontaktům architektů Stanislava Tomana a Evy Rozehnalové se nám podařilo od něj získat dopis, ve kterém sděluje zkušenosti kanadských architektů, které jsou odlišné ve srovnání s českým prostředím. Protože tyto poznatky mohou být zajímavé i pro naše čtenáře, prezentujeme tento dopis s jeho laskavým svolením a bez zásadních úprav v našem časopise.*

Tento kontinent a obzvláště USA, je laboratoř lidstva. Někdy mi připadá, že jsme pokusná zvířata v experimentu, jehož účel je neznámý. Správné a nesprávné, dobré a špatné, morální a nemorální, zdravé a nezdravé, se střídají rychleji než střídavý proud. Každý den se rodíme do jiného světa s jinými pravidly hry. Včerejší znalosti a zkušenosti jsou jen přítěží.

Nutno však připustit, že když se člověk podaří vypěstovat si železné nervy, přizpůsobit se, ale zároveň se nezbláznit, pak život na této části zeměkoule může být docela zajímavý a velice poučný.

Z historického hlediska, náš soudobý zmatek není pravděpodobně o nic větší, než byl zmatek v renesanci. Co se vyvinulo z renesance víme, co se však vyvine z tohoto dnešního bláznince, zatím můžeme jenom hádat. Naši vnukové to asi budou vidět jasněji. V každém případě, z této dálky se svět, ve kterém žijete vy (Evropáné, pozn. red.), jeví jako oáza klidu a rozvahy.

Je mi líto, že se vám nedaří zabránit bezhlavému rozšiřování měst. My to tady nazýváme „urban sprawl“ a zástavba je tak zvaná „suburbia“. Cena, kterou za tento životní styl musíme platit, je však

astronomická. Zadlužujeme nejen sebe, ale i budoucnost. Příští pokolení se bude pravděpodobně rodit s hypotékou v ruce.

Často jsme se obíral myšlenkou, co by se muselo stát, aby se „sprawl“ zastavil. Přesvědčování zřejmě nevede nikam. Zdá se, že musíme čekat, až dojde k zhroucení přírodních systémů s tragickými následky podobnými dopadu meteoru, jež vyhubil dinosaury. Naštěstí, dlouhodobé lineární projekce se zpravidla neuskuteční. Je to takový zvláštní paradox: díky chaosu, kterému se tolik bráníme, máme pořád ještě naději.

V poslední době se zde hodně píše o nových technologiích, jmenovitě hydrogen, biotech, nanotech a digital, které v krátké budoucnosti mají údajně dát vznik novým „ekonomiím“. Očekává se, že tyto nové ekonomie radikálně ovlivní životní styl a život společnosti, a hlavně, že umožní zvyšování životní úrovně bez ničení přírodních systémů. Jinými slovy, společnost s ekonomikou založenou na „udržitelném rozvoji“ (sustainable development) je tedy alespoň teoreticky možná. Necháme se překvapit.

Potěšilo mě, že u vás (v Česku, pozn. red.) automobil ještě nenapáchal dostateč-

nou zkázu životního prostředí. Zde je automobil „drogou“, která nemilosrdně ničí ekonomii měst a obcí, přírodu a kvalitu života. Navíc, automobil zabíjí. Díky automobilu zahyne každý rok v USA více lidí než amerických vojáků za celé války ve Vietnamu. Kupodivu, nikde žádný protest ....!

Po desetiletích se zde nestavějí chodníky. Jednak to stojí peníze, ale hlavně, slušný člověk přeče jezdí autem. Jestliže jde pěšky, tak to znamená, že se mu buď auto polámalo, nebo že je to osoba, před kterou je třeba být na pozoru. Bdělý občan upozorní policii.

Časy se však mění. Pomoc přichází z neočekávaného směru. Od těch, za které jsme se téměř donedávna styděli, kteří bývali za našich babiček zavíráni v zadním pokoji, od těch, kterým se kluci na vesnici posmívali - jsou to naši tělesně postižení spoluobčané.

Radikální změny nastaly, když americký Kongres schválil „Disability Act“ (zákon o tělesně postižených). Hotely a nájemní domy musí teď mít určitý počet jednotek navržených výhradně pro osoby s tělesnou vadou. Účelem je odstranění tak zvaných „architectural barriers“, tedy

překážek, které znemožňují volný pohyb a nezávislý život osob postižených zrakovou vadou, nebo těch, kteří jsou upoutáni na kolečkovou židli. To se projevuje hlavně nahrazením schodů rampami, úpravou výtahů, kuchyní a koupelen. Také obchody, veřejné záchody a umývárny se musí podřídit novým předpisům. Veřejná parkoviště musí mít určitý počet míst pro parkování aut řidičů s tělesnou vadou. Kanada převzala federální „Disability Act“ téměř beze změny.

Jedním z důsledků bylo vyžadovat konstrukci chodníku v nových obytných čtvrtích. Navíc, díky těmto novým zákonům, občané s tělesnou vadou mohou nyní vyžadovat chodník na existujících bezchodníkových ulicích. V těchto případech je město nebo obec ze zákona povinno chodník postavit, zpravidla ale jenom na jedné straně ulice. Na které straně ulice bude postaven, o tom podle městského zákona musí rozhodnout majitelé domů. Samozřejmě, představa, že po chodníku budou chodit všelijací lidé, šlapat a znečišťovat pečlivě manikúrovaný trávník, nahání majitelům domů husí kůži. To vysvětluje, proč tržní cena domu bez chodníkem je vyšší než cena domu s chodníkem. Je ovšem smutné, že v naší automobilem posedlé společnosti nově postavený chodník nutně zaviní finanční ztrátu celé poloviny majitelů rodinných domů. Dovedete si jistě představit ty zuřivé uliční války a nenávisti za hrob.

Problematice tělesně postižených a veřejných prostorů jsem se věnoval přes deset let. Všechno to začalo konstrukcí ramp na křižovatkách. Trvalo to téměř dva roky vymyslet, vyzkoušet a schválit správnou formu rampy, která by umožnila kolečkovým židlím přejít bez převržení na druhou stranu ulice. Kolečková židle je překvapivě vratký „aparatus“. Sám jsem se o tom bolestivě přesvědčil.

Rampy se měly stát součástí konstrukce všech ulic, chodníků a křižovatek. Na smůlu, slepci byli tradičně cvičeni „ohmatat“ holí hranu chodníku, nasměrovat se do pravého úhlu a přejít nejkratší vzdáleností na druhou stranu ulice. Přirozeně, rampy byly pro slepce dábelským vynálezem. Nicméně, vyplynulo z toho zajímavé poučení: uspokojením potřeb jedné tělesné vady jsme způsobili život ohrožující situace pro jinou tělesnou vadu.



Foto © Vladimír Matuší



Foto © Vladimír Matuší

Nezbylo tedy, než vynalézt novou rampu. Vypůjčil jsem si bílou hůl, zavázal oči a vyšel na procházku městem. Díky včasným zásahům mých nevidomých přátel jsem dosud naživu. Byla to nezapomenutelná zkušenost. Nakonec, po řadě neúspěšných pokusů, byl problém nevidomých vyřešen tím, že jsme umístili „drsný“, holí nahmatatelný „práh“ na začátek a konec rampy. Tři „zářezy“, asi 20 cm od sebe, byly vyryty do povrchu rampy, kolmo k ose vozovky. Zdrsněné povrchy na počátku a na konci rampy sloužily jako varování a zářezy určily směr pochodu na druhou stranu ulice.

To byl ale jenom začátek zajímavých úvah o umožnění normálního života osobám s tělesnou vadou. Díky novým zákonům byly budovy zbaveny „architektonických“ překážek, ale pohyb mezi budovami, po veřejném prostoru, zůstal pro nevi-

domé stále stejně obtížný. Slepce se po řádném tréninku může pohybovat mezi body A a B. Když však chce jít do bodu C, musí se opět podrobit tréninku.

Dalším problémem slepého chodce jsou překážky. Chodníky ve zdejších městech jsou zpravidla zaplněny různými objekty, jako například sloupy veřejného osvětlení, elektrického vedení a přechodových signálů; stromy, záhony, telefonními budkami, odpadními koši, lavičkami (street furniture), plechovými bednami transformátorů, automaty na prodávání novin a časopisů a mnoho dalších. Tyto objekty jsou majetkem různých městských oddělení a správ, některé jsou v soukromých rukou. Největším nebezpečím pro slepce jsou však překážky pohyblivé a občasně. Příkladem může být buřtový stánek, žebřík umývače oken, popelnice, jídelníček na stojanu před vchodem do restaurace nebo rozkopaný chodník.



Foto © Vladimír Manuš

“povrchu. Výsledkem je dvacet kombinací – téměř počet písmen anglické abecedy – voilà, vynalezli jsme „urban braille“! Teď už jen stačí popsat chodníky a horizontální plochy veřejných prostranství a naši nevidomí spoluobčané se budou bezstarostně brouzdat městem, jak se jim zlíbí – tak jako všichni ostatní.

Prvním úkolem bylo připravit „demonstration project“. Úloha musela být samozřejmě poněkud zjednodušená, abychom zvýšili pravděpodobnost úspěchu a aby to bylo lépe stravitelné pro obecní radu a hlavně, abychom zjednodušili život

těm radním, kteří myšlenku v obecní radě podporovali. Nakonec projekt „urban braille“ byl schválen a několik kilometrů dlouhá ulice byla překopána podle nových plánů.

Zhruba to vypadalo asi takto: každý chodník byl rozdělen na dvě zóny, jedna byla „sacrosanct zone“, neboli zóna nedotknutelná, kterou jsme nazvali „pathway“ (pěšina). To co zbylo, byla druhá zóna, která byla dána na pospas překážkám. „Pěšina“ byla dvě kolečkové židle široká (asi 150 cm), ne vždy přímá, poněvadž se musela vyhýbat existujícím překážkám. Okraje „pěšiny“ byly lemovány „varovnými pruhy“ (warning strips) asi 20 cm širokými, které měly povrch podobný uličním dlažebním kamenům. Vzhledem k tomu, že značná část legálně nevidomých rozezná kontrast, nebo má tzv. nepatrné vidění (residual vision), varovné pruhy byly napuštěny červenou barvou. Středem „pěšiny“ vedl zářez snadno „nahmatatelný“ slepeckou holí. Tento zářez sloužil jednak slepým jako „reference line“ (vodítko) a navíc zajistil bezpečný dvousměrný provoz po „pěšině“.

Po dlouhých úvahách a poradách s nevidomými a po řadě překližkových

pokusů byl „urban braille“ použit pro následující „oznámení“:

- změna směru, odbočka,
- veřejný telefon, telefonní budka,
- banka, peněžní ústav,
- stanice autobusu, veřejné dopravy,
- zdravotní středisko, lékařská ordinace,
- pošta, poštovní schránka,
- počátek a konec rampy.

Tato „oznámení“ měla různý tvar (pásky a kruhové nebo čtvercové obrazce) a různý stupeň zdrsnění povrchu. Vzhledem k tomu, že projekt byl experimentální, omezili jsme se jenom na jeden materiál – litý beton. Povrchová „drsnost“ byla vyištěna do čerstvého betonu speciálními „gumovými razítky“. Některá „oznámení“ byla provedena v červené barvě.

Projekt měl veliký ohlas a řada mých bývalých učedníků dnes rozšiřuje „urban braille“ i v jiných kanadských městech.

Bylo obzvlášť potěšující, že se nám nejen podařilo vyřešit problém našich tělesně postižených občanů, ale zároveň zlepšit kvalitu a funkci veřejného prostoru pro všechny. Vždy jsem zastával názor, že z hlediska občanů je prostor mezi budovami stejně důležitý, možná i důležitější, než budovy samy. Bohužel, trvalo to skoro půl století než byl veřejný prostor v Severní Americe znovu objeven.

Po druhé světové válce bylo hlavním úkolem zdejších plánovačů a urbanistů umožnit rychlou výstavbu pro vlny emigrantů, uprchlíků a bezdomovců. Nebyl čas na rýsování plánů nebo uvažování o kráse a proporcích veřejných městských prostorů. Plánovači jenom určili zóny, kde se bude bydlet, nakupovat, modlit se, pracovat, veselit se nebo smutnit. Zóny byly propojeny dálnicemi. Pohyb mezi zónami se odehrával výhradně autem. Bylo sice určeno, jaký druh staveb a budov se smí nebo nesmí v jednotlivých zónách stavět, ale co se nakonec postaví, nebo jak to bude vypadat, nikdo neměl tušení.

Oddělení městských veřejných prací a soukromí stavitelů se většinou postarali o realizování výstavby. Tempo výstavby a konečná podoba byla diktována poptávkou a různými ekonomickými činiteli. Plánování kanadských měst a obcí bylo postupně zredukováno na pouhé určování

Spolupráce občanů na plánech není zárukou, že nejlepší plán, který je v dlouhodobém zájmu města nebo obce, bude schválen a uskutečněn. Tentokrát se nám to téměř podařilo. Byl jsem členem komise, jejíž členové byli dobrovolníci z řad tělesně postižených. Začali jsme průzkumem a hodnocením současné neuspokojivé situace. Zjistili jsme, že existuje celá řada, často navzájem se vylučujících předpisů, které určují rozměry a umístění předmětů na chodníku. Brzy nám bylo zřejmé, že jakákoliv snaha tyto předpisy uspořádat a sladit, je beznadějná. Napadlo mě, že jediné možné řešení je chodníky „zónovat“. Nebylo to sice okamžitě rozeznáno jako geniální myšlenka, ale po půl roce ztraceného času hledáním byrokratických řešení se mi dostalo poplácání po zádech. Nikdo na nic lepšího nepřišel.

Uspořádání překážek na chodníku však stále ještě nevyřešilo hlavní problém slepců, tj. svobodu pohybu ve veřejných prostorech. Položil jsem členům komise otázku: „Když nevidomý může číst knihu, je možné, aby také „četl“ veřejný prostor?“ Nakonec se ukázalo, že je to do značné míry možné. Zkušený slepec je schopen „ohmatat“ holí a rozeznat až čtyři různé materiály, jako například kámen, kov, dřevo nebo keramiku. Navíc, zkušený slepec rozezná až pět různých „drsnos-



pravidel hry, jejíž výsledek nebyl znám. Byl to nejen počátek postupného znečišťování krajiny výstavbou, ale také konec umění plánovat města.

V šedesátých letech, po urputných šarvátkách s rozlíceným občanstvem, se územní plánovači smířili se skutečností, že ztratili schopnost plánovat. Potřebovali někoho, kdo by se jim díval přes rameno, vedl je za ruku. Tak vzniklo plánování založené na občanské spolupráci. Později se ukázalo, že to byl neobyčejně moudrý nápad. Když se něco nepovedlo, rozlícení občané už nemohli žádat hlavy plánovačů.

Obecní plánovači už dávno nesedí za prknem. Navlékli si glotové rukávce a stali se úředníky. Místo kreslení teď píší slova. Když popíšou dostatečné množství papíru, svážíou to do knihy, která je nazvaná ne příliš trefným názvem „Official Plan“. Tato objemná kniha je plná nerealistických představ, předpisů a doporučení, jak by se město mělo rozvíjet, co by bylo dobré udělat, nebo neudělat.

„Official Plan“ je pro radní velice důležitý dokument. Radní milují pravidla a předpisy a čím jsou složitější a nesmyslnější, tím lépe, neboť radní, kteří udělují výjimky a bojují proti radničním úředníkům, jsou vždy odměněni v nejbližších volbách.

Přes všechny tyto skutečnosti, které jsou všeobecně známé, každé město nebo obec je zákonem povinno si připravit svůj „Official Plan“. Nakonec nám nezbyvá, než jenom hrát role. Plánovači předstírají plánování, občané předstírají, že vědí co chtějí, radní předstírají moudré rozhodování, spekulativní podnikatelé předstírají,

že staví jen to, co lidé žádají a daňoví poplatníci za ten cirkus platí.

Často jsem si kladl otázku, zda je vůbec naděje, že by se zdejší plánování mohlo opět plánovat. Velikou příležitostí jsme měli koncem sedmdesátých let, když tady řádila tzv. „oil crisis“ (olejová krize). Bylo to samozřejmě poněkud složitější, ale tehdy velká většina občanů byla přesvědčena, že OPEC se prostě rozhodl udělit lekci prohnílému Západu. Cena oleje vyletěla a my jsem museli stát dlouhé fronty u benzinových pump a platit nehorázné ceny za benzin.

Situace v USA byla ještě horší. Ekonomové a sociologové se začali zabírat otázkami, zda energie je zboží, které podléhá zákonům trhu, anebo je součástí základních „práv“ občana civilizované společnosti, tak jako například právo na bydlení, oblečení a potravu. Jak se dalo očekávat, v politickém kolbišti levice vrískala „právo“ a pravice vrískala „zboží“. V každém případě vysoká cena oleje vyžadovala naučit se neplýtvat. Nutnost jakéhokoliv neplýtvání byla ovšem pro severoameričany nejen ekonomickým, ale i kulturním a politickým zemětřesením.

Architekti, k svému i veřejnému úžasu objevili, jak budovy plýtvají energií. Okna s dvojítm zasklením a tepelná izolace prakticky neexistovala. Vytápělo se pouze olejem nebo elektrinou. Vysokopodlažní kancelářské budovy neměly elektrické vypínače. Čerstvě postavená budova se prostě zapnula, a od toho okamžiku nepřetržitě svítila. Navíc - nebudete mi to asi věřit - jenom obvod budovy se chladil a ohříval, jak to roční sezóna vyžadovala. Střed budovy se musel celý rok, tedy nejen v létě, ale i v zimě, chladit.

Novináři měli plné ruce práce hřichy minulosti zveřejňovat a architekti měli plné ruce práce hřichy minulosti napravit. Bylo to zajímavých deset let.

Nutno ale přiznat, že „oil crisis“ a později tzv. „energy crisis“ byla pro architektu požehnáním. Dnešní budovy spotřebují jen nepatrný zlomek historické (jak my zde říkáme pre-OPEC) spotřeby energie.

Dodnes je mi záhadou, proč se tehdy urbanisté a plánovači domnívali, že se jich „energy crisis“ netýká. Jen hrstka statečných si troufala nesoúhlasit. Nikdo si však nebyl jit co počít.

Jako Evropan, velmi dobře se pamatující na doby válečné a poválečné, měl jsem vždy za to, že městské a regionální plánování může nejen podstatně přispět ke snížení spotřeby energie v jednotlivých budovách, ale i příznivě ovlivnit ekonomii měst, obcí a regionů. Vzhledem k tomu, že zdejší plánování se zřeklo svého původního poslání, viděl jsem navíc v „energy crisis“ velkou příležitost plánování rehabilitovat.

V polovině sedmdesátých let, jen tak pro osobní potěšení, jsem o těchto problémech začal psát. Během času se z toho vyvinul cyklus přednášek a hodně cestování, často za hranice Kanady. V roce 1987 jsem shrnul všechny nashromážděné moudrosti od knihy, která pak vyšla v dalším roce v newyorském nakladatelství Van Nostrand Reinhold.

*Vladimír Matuš  
Autor je architekt  
a od šedesátých let žije v Kanadě*