

VEŘEJNÝ PROSTOR (A BETON?) PUBLIC SPACE (AND CONCRETE?)

JANA MARGOLDOVÁ

Dobrý návrh a vybavení veřejných prostor z vhodných materiálů v nich podporuje život v celém spektru lidských aktivit, a tím dostávají veřejné prostory smysl a stávají se přitažlivými.

When a public space is designed with a view towards both the quality of the materials being used and „the negative space“, „form fits function“. In other words, the space becomes an elegant expression of design which enhances human interaction on many different levels.

Od počátků budování sídel stáli obyvatelé vítali kupce a snažili se, aby se tu zastavili a pobýli. I když byly uličky měst z bezpečnostních a jiných důvodů uzounké a křivolaké, byli místní rádi, procházela-li „tranzitní“ doprava městem. Zachovalá středověká města mají ulice a náměstí uspořádány s ohledem na pobyt lidí venku a jejich pohyb po městě. Stavitelé měst měli pochopení pro potřeby obyvatel, což dokazují uzavřené prostory náměstí, orientace ke slunci, uvážené rozmístění kašen, prostor pro trhy, prostor pro společenská setkání před kostelem ad. (obr. 1). Prostranství sloužila městu jako místo setkání, jako obývací pokoj. Růst sídel, s tím související zvyšování četnosti a hustoty dopravy a požadavky na její rychlejší průběh si vynucovaly rozšiřování ulic při přestavbách městských čtvrtí (od renesance do 19. století). Úkol budovat města převzali profesionální plánovači, rozvíjející myšlenky, jak má město vypadat. Města přestala být pouhým nástrojem k žití, stala se z části uměleckými díly, vymyšlenými, vnímanými a často budovanými jako celek. Než na funkční využití prostorů mezi budovami se pozornost zaměřila na prostorové efekty budov okolo, a na budovy samotné. S rozvojem vojenství a válečnictví ustoupila i vážnost obrany sídel a zdůrazněny byly doprava a formalizované sociální funkce (přestavba Vídně, Paříže, Prahy apod.). Chodí byli z prostoru ulice postupně vytlačováni na chodníky.

K výrazné změně v podstatě plánování veřejných prostor došlo v období funkcionalismu – pozornost se zaměřila na materiálně-funkční aspekty měst a budov. Měřítka zdravé a fyziologicky odpovídající architektury byla formulována na základě nových vědomostí medicíny. Světla, vzdušná, slunečná a větratelná obydla byla stavěna v izolovaných budovách orientovaných ke slunci, ne do ulice, jak bylo zvykem předtím. Pro zajištění zdravých podmínek k bydlení byly odděleny čtvrtě výrobní a obytné.

Funkcionalisté neřešili psychologické a sociální aspekty nových veřejných prostorů. Po celou předchozí historii bylo náměstí ohniskem lidského sídla a ulice k němu mířily s jasnou hierarchií – to teď neplatilo. Nejdůležitější se staly ulice rozdělené na vozovky a chodníky a rozlehlé trávníky. Členění sídel na výrobní a obytné čtvrti vyžadovalo větší objem přepravy osob a zboží – narůstal automobilový provoz. Auta potřebovala více prostoru a chodců ubývalo, na velké vzdálenosti se přepravovali auty nebo rozvíjející se veřejnou dopravou. Kratší vzdálenosti stále překonávali chůzí, ale po chodníku rušné ulice to nebylo nijak příjemné, takže spěchali a nikde se nezdržovali. Život ve městech, práce, „režijní“ činnosti, odpočinkové kulturní a sportovní aktivity ad. se přesouvá do interiérů a v exteriérech, ulicemi a přes náměstí, probíhá pouze nezbytný přesun z místa A na

místo B. K znečištění města z vytápění interiérů a průmyslové výroby (kouř a popílek) se přidalo další z provozu aut – výfukové plyny ad. Situace (podobná v celé Evropě) se spíše zhoršovala a v dohledu nebylo pro běžného obyvatele mnoho zlepšení.

U nás byl uvedený stav od 70. let ještě o něco horší, protože centralistický stát to neřešil. Trochu se snažil, ale moc mu to nešlo – neměl dostatek odborníků k vypracování studií, co je třeba ke zlepšení stavu, ale ti hlavně neměli pravomoci prosadit změny v život. Občan se tedy sebral a odjel ve volném čase z města pryč, na chatu, chalupu, tam si dělal, co chtěl, nikdo ho nedirigoval, cítil se volně a bylo mu dobře. V sobotu, později v pátek většina obyvatel měst odjížděla ven a v neděli se vracela.

Za našimi hranicemi už v 70. letech rychle zareagovali obchodníci (u nás o dvě dekády později). Když není zákazník ve městě a utíká z něho pryč, postavíme se mu do cesty, aby si nás všimnul, a na okrajích měst začala růst velká nákupní centra. Pro obchodníky je snazší zásobovat velký obchod na městském okruhu nebo u dálnice než rozvážet zboží po několika malých obchůdkách uvnitř města. Když si to zákazník přeje, budeme ho v tom podporovat a zdůrazňovat mu, že je to pro něj nejlepší řešení. Nákupní centra byla doplňována o „odpočinkové“ zóny, s parkovišti sousedila dětská hřiště, restaurace a kavárny s venkovními zahrádkami, sportovní centra a kina.

Je však opravdu nejlepší řešení pro občana i pro město? Je ekologické spotřebovat tisíce litrů pohonných hmot na cesty za odpočinkem mimo město, je rozumné a zdravé vystavovat se během tří dnů na konci týdne dvakrát stresu v dopravní zácpě? A co město? Neobydlený dům stárne a chátrá mnohem rychleji než obydlený, udržovaný. Neužívaná náměstí, parky a jiné veřejné prostory jsou na tom podobně. Kdo by se jim věnoval, když je málo zájmu je užívat. Kdo si vlastně uvědomuje, že neplní funkci, kterou by měly, kdo má zájem to změnit?

Od počátku 70. let 20. století se problematikou vnesení lidských hodnot a měřítek do veřejného prostoru zabývá dánský architekt Jan Gehl [1]. Ve své práci obrací pozornost na lidi, kteří se pohybují kolem budov a mezi nimi, a vybízí k porozumění delikátním, téměř nedefinovatelným, ale jednoznačným kvalitám, jež souvisí se setkáváním na veřejných prostranstvích. Pokud je umění architektury sladěno s nedramatickými každodenními potřebami lidí, jednotlivců nebo skupin, dosahuje svého největšího potenciálu. Jako si byt navrhujeme a zařizujeme na opakovaně prožívané každodenní situace, ne na výjimečné okamžiky i naše veřejné prostory by měly poskytovat vhodné prostředí zejména pro ty každodenní prožitky.

Co představuje život mezi budovami pro lidskou potřebu kontaktu? Veřejné prostory měst a obytných zón poskytují příležitosti pro setkávání a denní aktivity lidí, umožňují jim být ve společnosti jiných lidí, vidět se a slyšet navzájem. Venkovní aktivity lze rozdělit do tří kategorií, z nichž každá klade různé požadavky na okolní hmotné prostředí [1].

Nezbytné aktivity jsou nutné (chození do práce, do školy, nakupování, čekání na autobus atd.) a většinou souvisí s chůzí. Na nezbytné aktivity má materiální prostředí jen mírný vliv, probíhají po celý rok, téměř nezávisle na vnějším prostředí, jejich účastníci nemají na vybranou.

Volitelné aktivity jejich účastníci provozují jenom když chtějí, umožňuje-li to místo a čas, tedy za příznivých vnějších podmínek. Jsou zcela jiné povahy než předchozí (např. procházky na čerstvém vzduchu, postávání, pozorování okolního života, sezení, slunění a další vesměs rekreační aktivity). Tyto aktivity probíhají jen za optimálních vnějších podmínek a vybízí-li k tomu příjemné prostředí a počasí (obr. 2, 3) – vytváří se vztah závislý na vnějších materiálových podmínkách. Jsou-li venkovní prostory nekvalitní, odehrávají se v nich jenom nezbytně nutné aktivity. Ulicemi a prostranstvími nízké kvality lidé pouze spěšně prochází – není příjemné a ani proč se tu zdržovat. Mají-li venkovní prostory vysokou kvalitu, nezbytné aktivity probíhají přibližně stejně často, avšak s jasnou tendencí se prodlužovat a být spojovány s volitelnými aktivitami, protože materiální podmínky k tomu vybízejí, situace lákají, aby se lidé zastavili, posadili, jedli, hráli apod.

Společenské aktivity závisejí na přítomnosti jiných lidí na veřejných prostranstvích (hrající si děti, vzájemné zdravení, konverzace, nejrozšířenější společenská aktivita je pasivní prosté pozorování činnosti jiných lidí a jejich poslouchání). Společenské aktivity se objevují spontánně jako přímý důsledek toho, že se lidé pohybují a pobývají na stejných místech. Rozvíjejí se ve spojení s ostatními aktivitami. Z toho plyne, že společenské aktivity jsou nepřímo podporovány tam, kde jsou nezbytným a volitelným aktivitám poskytnuty lepší podmínky.

Charakter společenských aktivit se mění dle místa výskytu. V obytných ulicích, poblíž škol, pracovišť, kde je určité množství lidí se společnými zájmy nebo zázemím, jsou společenské aktivity mnohostranné – pozdravy, konverzace, debaty a hry vyrůstají z toho, že se lidé navzájem „znají“ alespoň od vidění.

V městských ulicích a centrech jsou společenské aktivity povrchnější, často jen pasivní kontakty – dívat se a poslouchat, avšak i skromná aktivita může být přitažlivá. Pouhá společná přítomnost se může stát semínkem komplexnějších forem společenské aktivity. Toto spojení je důležité v souvislosti s materiálním projektováním. Hmotný rámec nemá přímý vliv na kvalitu, obsah a intenzitu společenských kontaktů, jeho vhodná volba však ovlivňuje podmínky společenských kontaktů lidí. Ty získávají vlastní kvalitu a stávají se důležitými jako zázemí a východiska pro nové formy kontaktů. Přítomnost ostatních lidí, aktivit, událostí, zdrojů inspirací a podnětů tvoří jednu z nejdůležitějších charakteristik veřejných prostranství (obr. 4 a 5).

Život mezi budovami není pouze pěší provoz nebo rekreační či společenské aktivity. Je to celé spektrum propojených aktivit, jež dávají veřejným prostorům měst a sídel smysl a přitažlivost.

Živá města, v nichž jsou lidé v kontaktu s jinými lidmi, jsou podnětná a bohatá na zážitky, na rozdíl od měst neživějších, která se zřídka vyhnou chudobě zážitků, a jsou monotónní bez ohledu na to, jak pestrobarevná a různotvará v nich stojí budovy. Jsou-li životu mezi budovami dány příznivé podmínky citlivým projektováním veřejných prostorů, lze ušetřit na mnohdy drahých a bombasticky nepřirozených pokusech učinit budovy „zajímavé“. Lidé a lidské aktivity přitahují jiné lidi, nové aktivity začínají v těsné blízkosti událostí, které již probíhají. Doma si děti hrají tam, kde jsou dospělí nebo jiné děti, ne tam kde jsou jen hračky, na veřejných prostranstvích je větší zájem o lavičky s výhledem na okolní aktivity, v pouličních kavárnách jsou židličky orientovány k chodníku v ulici nebo do náměstí ad. Výzkumy sledující chování chodců na ulicích, jejich zastávky a prohlížení výkladů ukázaly, že největší zájem je o obchody se zajímavými výklady a nejmenší počet

zastavení byl před bankami, úřady a nenápaditými výlohami. Zájem okoloidoucích o probíhající stavbu byl vysoký dokud se na staveništi něco dělo a do staveniště bylo vidět, pokud je na stavbě klid, není o samotnou konstrukci zájem.

Gehl ukazuje, že volbou materiálů a barev je možné vytvořit určitou paletu města a stejně lze projektovým rozhodnutím ovlivnit modely aktivit. Celé spektrum je ohraničeno dvěma extrémami. Na jedné straně je město s mnoha poschodovými budovami, podzemními parkovišti, masivní automobilovou dopravou a velkými vzdálenostmi, město žije rychle, tepe, ale z pohledu pěšáka je prázdné, bez pouličního života vyjma aut. Na ulicích není co dělat. Na opačné straně jsou města orientovaná na pěší nebo jinou pomalou dopravu, kde je v ulicích stále hodně lidí, stále se něco děje. A v těchto hranicích se rozvíjí řada dalších měst, která řeší automobilovou dopravu diferencovaně tak, aby v centru i na okraji fungovaly služby pro firmy (zásobování, dostupnost pro zaměstnance i klienty), aby tam mohli obyvatelé pohodlně žít (přivést nábytek, babičku, běžný velký nákup, cesta dětí do školy byla bezpečná, bylo kam jít na procházku, kde se shromáždit při demonstraci či na oslavu atd.) a vnitřní čtvrtě nebyly zatěžovány tranzitní dopravou.

Přestože jsme udělali obrovský pokrok v technice, náš způsob života stále vymezují schopnosti našich smyslů. Známé postavy rozeznáme na vzdálenost něco přes 100m, jejich tvář rozlišíme z 60m, výraz obličeje na 20 m, slyšíme srovnatelně s našimi předky, čich a hmat jsou na tom hůře. Jen pohybovat se dokážeme rychleji, máme-li k dispozici auto. Proto se cítíme příjemněji v prostředí, která dokážeme svými smysly obsáhnout. Je příjemné se zdravit se sousedem od naproti, ale musíme ho nejprve vidět a slyšet. Jdeme rádi ulicí, kde dohlédneme na výklady podél obou uličních fasád, které se pravidelně střídají. Širokou ulicí s bankami a kancelářskými budovami s dlouhými jednotvárnými fasádami, půjdeme jen, budeme-li spěchat, při dostatku času nás nebude zajímat. Naopak nás potěší možnost zastavit se na zajímavém místě, chvíli postát a pozorovat nějakou činnost – něco vidět a poslouchat. Pěší zóny už nejsou jen ulice či náměstí bez aut, už tam očekáváme jiné návštěvníky a různé aktivity.

Aby obyvatelé ve veřejných prostorech města mohli skutečně žít, musí být prostory vybaveny městským mobiliářem – „nábytkem“, jako interiéry. Městský mobiliář, součást uličního prostředí, je zajímavý fenomén [3]. Měl by být trvanlivý, odolný povětrnosti i lidské všímavosti, mít minimální nároky na vlastní údržbu a nepřekážet při úklidu a údržbě prostranství, měl by mít sám o sobě estetické kvality a prostor, kde je umístěn, dle požadavku doplňovat a zdůrazňovat jeho specifické vlastnosti. Významná je ekonomická – jen málo sídel si může dovolit atypické designové lavičky, odpadkové koše, autobusové zastávky pro celé město, jiná naopak chtějí právě takové pro zdůraznění určitého místa. Prvky, v širokém výběru, musí být jednoduché, opakovatelné v sériové výrobě, snadno smontovatelné a naopak těžko rozebíratelné. Ukazuje se, že beton je pro své specifické vlastnosti v této oblasti vyhledávaným materiálem.

Že je cosi špatně v našich městech a sídlech jsme si začali uvědomovat, když se z nás díky změně formy státního systému stali opět svobodní lidé a když jsme se jako svobodní naučili žít. Během 90. let minulého století řada z nás přestala utíkat do klidu svých chalup a za ploty zahrádek a začala své představy uskutečňovat jako svou obživu. Po hektickém pracovním týdnu už nebyla chuť stěhovat rodinu na chalupu a zase zpět. Najed-

nou jsme chtěli odpočívat doma a ve svém městě. Sednout si na náměstí, koukat okolo, poobědvat s rodinou na zahrádce restaurace na rohu, projít se parkem, projet se na kole ad. Je kde, jsou naše města na náš zájem o ně připravená, čekají nás s vřelou a otevřenou náručí, abychom si je mohli užívat?

ZÁVĚR

Naše města jsou zcela ojedinělá svými zachovalými historickými centry. Jejich revitalizace však nedosáhneme pouhou rekonstrukcí původního. To vznikne nanejvýš „parádní salon“ pro turisty. Naším cílem by mělo být zařídit si „příjemný a pohodlný obyvatel“ v celém městě, ne jen v centru, který bude splňovat naše potřeby. Nejprve je třeba se naučit si je uvědomit a popsat, potom lze dosáhnout jejich splnění. Příklady v celém čísle ukazují, že lze navrhnout a zařídit veřejné prostory tak, aby nás těšilo v nich žít dny pracovní i sváteční. Městský mobiliář a veřejný prostor je téma zajímavé pro mladé i zkušené designéry a architekty. Dou-

Literatura:

- [1] Gehl J.: Život mezi budovami, Užívání veřejných prostranství, České vydání: Nadace Partnerství, Brno 2000
- [2] Gehl J., Gemzoe L.: Nové městské prostory, Vydavatelství ERA, 2002
- [3] Karásek D.: Městský mobiliář a design, era21 5/2006, příloha str. 98-99
- [4] Letem českým světem, Vilímkovo nakladatelství, 1899

fejme, že ti, kteří rozhodují o konečné podobě českých ulic a náměstí, se probudí z letargie a využijí nabízeného potenciálu.

Ing. Jana Margoldová, CSc.

fotografie: 4 a 5 Kateřina Margoldová,

2 Jana Margoldová, 3 Barbora Malíšová



Obr. 1 Život na Žižkově náměstí v Táboře před rokem 1899 [4]

Fig. 1 Every day life in Žižka's square in Tabor before 1899 [4]

Obr. 2 Cesta na pracovní oběd, Vaduz, Lichtenštejnsko

Fig. 2 Lunchtime in the pedestrian zone in Vaduz, Lichtenstein

Obr. 3 Studentský polední piknik na trávnících v Ekonomikum Parku v Uppsale, Švédsko

Fig. 3 Students taking a break in the Ekonomikum Park in Uppsala, Sweden

Obr. 4 Odpoledne v historickém centru Angeru, Francie

Fig. 4 A leisure moment captured on Sunday afternoon in the historical centre of Anger, France

Obr. 5 Děti i dospělí dovádějí ve vodní „mlze“ na nábřeží Garonne v Bordeaux, Francie

Fig. 5 Childrens and adults frolicking in the „mist“ on the embankment of the Garonne river in Bordeaux, France

