

Lidské měřítko měst

30.10.2024 - | Městská část Praha 7

Vaše studio vypracovalo návrh na přestavbu pražské magistrály, která končí ve čtvrti Praha 7. Jak na vás současná podoba magistrály působí? Několikrát jsem v této souvislosti Prahu navštívil a o našem projektu hovořil. O magistrále si myslím, že je to nešťastný sovětský projekt, kterého se Praha drží, a že by bylo velmi žádoucí ji přestavět tak, aby byla soudobá, česká. Náš projekt se snažil z dálnice udělat poklidnou městskou třídu s alejí.

Jedná se o krásnou, ovšem o náročnou přestavbu. Narážíte při podobných návrzích hodně na odpor? Setkáváte se s tím, že vaše návrhy na přestavbu třeba socialistických dopravních tepen na lidštější komunikace nejsou realizovatelné?

My všude slýcháme, že lokální dopravní struktura je daná a nelze ji změnit. Jenže pravda je taková, že v těch 200 městech, kterými jsem se zabýval, jsem si vyslechl, že se tyhle změny nikdy realizovat nebudou, že to nelze. Načež se do přeměny pustili a byli za ni velmi rádi.

Výraznou změnu jste navrhoval třeba i v New Yorku.

Když jsem pracoval pro New York, měli jsme v týmu dopravního inženýra z Kodaně. A ten mi řekl zajímavou věc: Každé město má arbitrární, nahodilou dopravní síť v závislosti na tom, kolik ulic v daném městě je. Kdyby v New Yorku měli o dvě avenue víc, potýkali by se s dopravou o 20 % větší a všichni by říkali, že to je hotová věc, že s tím se nehne. Pokud by měl New York o dvě avenue méně, dopravy by tam bylo o 20 % méně a servis by tomu odpovídal a lidi by taky říkali: To je dané, s tím neheme.

Jak to probíhalo v San Francisku, kde se změna zdařila?

Tam měli dálnici, která vedla přímo do centra města, byla to hlavní dopravní tepna města. V roce 1989 ovšem přišlo velké zemětřesení a dálnice popraskala, takže po ní nebylo možné dál jezdit - ze dne na den. Zaznívaly hlasy, že teď San Francisco krvácí, protože mu praskla hlavní tepna. A tak zde honem ustanovili komisi, která měla za úkol přijít s návrhem nové magistrály, jak ji rekonstruovat a posílit. A neuběhly ani tři měsíce a komise přišla s tím, že není problém, protože doprava bleskově našla nové vzorce a přizpůsobila se nové situaci. Mnozí jistě také přestali jezdit autem nebo se svezli s kamarády. San Francisco tak díky zásahu shůry získalo novou úroveň obsluhy města. A magistrálu zde mohli přetvořit na bulvár s tramvajemi. Byli za to dokonce natolik rádi, že se rozhodli odstranit i dvě jiné dálnice, které zemětřesení nepoškodilo, protože usoudili, že je možná také nepotřebují.

Existuje souvislost mezi hustotou silniční sítě a počtem aut?

Víme zcela přesně, že čím víc silnic vybudujeme, tím silnější bude doprava. A taky víme, že kdysi dávno, když Henry Ford začal vyrábět auta, poslal své zaměstnance domů s tím, aby každý ve své obci požádal o vybudování nových silnic, aby se prodávalo víc fordů. Také víme, že řidiči uvažují tak, že přece mohou jezdit víc než dosud, třeba také odpoledne a večer. Možná jsou to jedna a ta samá auta, jen se více používají.

Jak vnímáte situaci v Praze?

V Praze jste s auty nešetřili, v Praze je prý na jednoho obyvatele dvojnásob aut, než máme my v Kodani. V důsledku socialismu jste totiž s auty navázali milostný vztah výrazně později. Auta jste mohli začít milovat a pořizovat si ta, která jste chtěli, až po pádu Berlínské zdi. Pořídili jste si jich tehdy ale příliš mnoho a omezit jejich počet je strašně těžké. V Kodani si může auto dovolit jen každá třetí domácnost, v některých oblastech dokonce jen každá desátá. Zajímavé je, že nejlepší veřejná

hromadná doprava funguje tam, kde je nejméně aut a kde se začalo hlásat, že pokud se chcete s autem dostat až před vlastní dveře, budete za to muset adekvátně zaplatit. Například ve čtvrti Ørestad má k autu přístup jen každá desátá domácnost, protože se tam nelze vykutálet z postele rovnou za volant, musíte až sto padesát metrů do parkovacího domu a platit 800 dánských korun měsíčně za stání. Proto si mnozí rozmyslí, jestli si auto pořídí.

Na druhou stranu víme, že je to hodně flexibilní, ale zásadní je způsob uvažování. V Kodani jsme po mnoho let lidi masírovali myšlenkou, že je pěkné chodit pěšky a jezdit na kole a že stejně tak je důležitá veřejná doprava. To znamená, že jsme si osvojili náhled, který věci usnadňuje. Centrum Kodaně nyní opouští poslední auta – na to právě teď vznikají podklady. Samozřejmě se proti tomu někteří i bouří, ale spousta lidí vidí, že město bude hezčí a lepší bez aut.

Ozývají se i politici, kteří jsou proti budování dalších cyklostezek v Kodani nebo kteří hlásají, že nechtějí nadvládu kol a chodců, že chtějí mít právo a svobodu využívat ve městě auto?

Ano, samozřejmě taková jsou, dělí se to podle politické orientace. Právice a konzervativci tvrdí, že je potřeba víc aut a mají jezdit rychleji. A sociální demokraté a levice si myslí, že je potřeba víc prostoru pro cyklisty a chodce a pro staré lidi a veřejnou dopravu atd. A auto má jen každá třetí domácnost. Pro obyvatelstvo uděláte víc, pokud podporujete právě chodce, cyklisty a veřejnou dopravu.

Narážíte na koncept 15minutového města, tedy dosažitelnosti cílů do 15 minut chůze?

K tomu doporučuji výbornou knihu 15minutové město od Carlose Morena. Moreno je velmi známý, protože je hodně šikovný urbanista a v Bogotě učinil zásadní změny. V Bogotě mělo auto jen 20 % obyvatelstva, tedy 80 % bylo nemotorizovaných. Moreno tedy uvažoval, proč by měly jít takové investice do 20 % a tak málo nebo žádné investice do zbylých 80 % obyvatelstva. Takže v době, kdy byl starostou, proudily veškeré investice do těch 80 %. Když nechával budovat nové oblasti, vytvořil tam pěkné cyklostezky a pěší zóny a povrch silnic nechal pokrytý šterkem a blátem, tvrdil, že nemají prostředky na asfalt. Uvažoval totiž tak, že pokud se má Bogota hospodářsky zvednout, je potřeba chudým obyvatelům umožnit dobrou orientaci ve městě, aby mohli hledat práci i v jiných čtvrtích. Původně všichni chudí byli odkázáni jen na svou čtvrť, pracovali tudíž jen jeden pro druhého a z toho žádný hospodářský vzestup vyplynout nemohl. Proto starosta usoudil, že všichni, kdo chtějí pracovat, musí mít možnost se po městě pohybovat na kole, pěšky nebo veřejnou dopravou. Založili tam tedy nový způsob dopravy, který je teď velmi oblíbený, říká se mu BRT neboli Bus Rapid Transit, rychlá autobusová přeprava.

Mohl byste nám koncept BRT přiblížit?

Bus Rapid Transit se lidově označuje jako metro na pneumatikách či metrobus. Zásadní myšlenkou je fakt, že vybudovat metro je velmi nákladné, stejně jako povrchové metro či lehkou železnici nebo nové silnice. Nejlevnější je vybudovat trasu pro autobus, který by jezdil ve vlastním pruhu, a na semaforu mu automaticky padala zelená. Metrobusy jsou navrženy tak, že lidi nastoupí i vystoupí bleskově, čímž se čas na zastávce redukuje o 80 %. Průměrně jezdí metrobusy městem v rychlosti 50–60 km/h. Navíc vyjdou velmi levně a jde o efektivní řešení dopravy, využívají se proto také v mnoha dalších místech po celém světě, i v rozvojových zemích. Nedávno je zavedli rovněž v dánském Aalborgu, kde původně chtěli vybudovat povrchové metro, ale nakonec se rozhodli pro BRT.

A na co BRT jezdí?

Samozřejmě na elektřinu. Na benzín už nejedí skoro nikdo. Myslím, že benzínová auta se přestanou prodávat do roku 2035, to se odhlasovalo v Evropském parlamentu.

Mohla by BRT ulevit i pražské magistrále, potažmo Praze 7?

Samozřejmě. Je potřeba změnit způsob uvažování, odpoutat se od úvah starých 20 let, kdy naši

rodiče chtěli víc silnic pro víc aut, a teď se bouří, jakmile zazní, že je potřeba silnice omezit. Řadu let už urbanisté tvrdí, že potřebujeme lepší mobilitu. To pochází z doby, kdy se mělo za to, že je dobré funkce ve městě rozmístit, tedy bydlet v jedné části, pracovat v jiné, pro rekreaci jet zase do jiné a za přírodou do úplně jiné čtvrti. K tomu byla skutečně zapotřebí rozsáhlá doprava, aby se člověk mohl mezi svými cíli ve městě pohybovat. To se ale zavádělo ve 30. letech, v období modernismu, funkcionalismu, a od té doby nás mobilita fascinovala a rozvíjeli jsme ji. Jenže mobilita je samozřejmě drahá a navíc opravdu neprospívá životnímu prostředí. Čím víc města roztahujeme do šířky, tím větší mobilitu budeme potřebovat. Proto teď vzniklo silné hnutí pro 15minutová města.

Co to vlastně znamená?

Ten koncept vyvinuli za covidu v Paříži. Tehdy lidé nemohli jezdit do práce metrem a museli si nějak poradit. Vznikla myšlenka, že by bylo dobré funkce ve městě promístit, nejezdit za prací či rekreací na druhý konec města, tedy že by bylo dobré se do cíle dostat do 15 minut. To je rozloha o jednom kilometru čtverečním pěšky, pomalou jízdou na kole dva kilometry čtvereční. S tímhle konceptem teď pracuje hodně měst, protože je nesmysl stavět ve městech tak, aby bylo zapotřebí čím dál tím víc dopravy. Měli bychom stavět města promíchaněji a taky vzít v potaz, že čtvrtinu obyvatel tvoří staří lidé, kteří třeba nejezdí auty, ale chodí pěšky, což je navíc velmi prospěšné pro zdraví.

Dle lékařů by měl každý člověk chodit pěšky hodinu denně.

Moje dcera je primářka, říká mi, že dnes populaci ničí těžká nemoc, které se říká syndrom sedavého životního stylu. Problém je, že už dlouhé roky formujeme města tak, aby lidé nemuseli chodit. Máme restaurace drive in, autokina a podobně, kam si z domova pohodlně dojedeme autem. Jenže lékaři tvrdí, že bychom měli chodit nejméně dvakrát půl hodiny denně. Jinak bude příliš lidí hospitalizováno a zdravotnictví nás vyjde příliš drahé. Proto je potřeba zaměřit se na zlepšení možností lidí, kterým se tolik nedaří, vytvářet ve společnosti rovnost, rovné možnosti a příležitosti. A lidé kolem konceptu 15minutových měst tvrdí, že je potřeba víc chodit, víc jezdit na kole, zlepšit veřejnou dopravu a zvyknout si na ni a budovat méně silnic pro auta, nestavět ve městě parkovací domy a tak dále. Já vždy zastával názor, že kdo bydlí v centru města, neměl by mít nárok na parkovací stání. Pokud ho potřebuje, ať se přestěhuje na předměstí, tam se jich vejde hodně. Pokud v centru potřebujete auto, může se zavést, že na sto rodin bude třeba 20 sdílených aut, která se tím pádem také budou využívat výrazně efektivněji. Auto průměrně čeká na využití a zabírá místo 95 % své existence.

V Americe jsou města, v nichž má každé auto 13 parkovacích míst. Jedno u domova, další na pracovišti, u obchodu, u knihovny, u školy, u policejní stanice atd. Vypočítali tam, že veškerá parkovací stání ve Spojených státech dohromady zabírají plochu o rozloze států Delaware a Rhode Island. Takový prostor se využívá k parkování aut, která nic nevytvářejí. Proto bychom měli mnohem více než o autech mluvit o kvalitě života, o tom, že by městské čtvrti měly být příjemné, útulné, aby se v nich hezky pobývalo, aby se v nich dobře stárla. Představa, že by auto měl mít každý člověk na planetě, je zcela nerealistická. Na Západě jich už roky máme příliš mnoho, na jihu zase málo. Ovšem nelze vzít západní standard a chtít ho pro všechny. Už teď není pro víc aut prostor. Proto musíme i ve vyspělých zemích přivykat tomu, že postupně budeme využívat jiné formy transportu. Je tedy zřejmé, že se plnou parou řítíme pryč od starého náhledu na věc, tedy názoru, že bez ohledu na to, kde ve městě bydlíte, máte mít nárok na parkovací místo ve sklepě nebo za rohem nebo dole na ulici. Právě v hustě obydlených čtvrtích lze vybudovat dostupnou veřejnou dopravu, lze zkrátit intervaly spojů a zvýšit její kvalitu. Jsme zvyklí, že autobusy jsou hlučné a drnčí a rachotí a jsou opotřebované a tak dále. Ale klidně by se daly zavést autobusy v úrovni bussiness class. Nebo BRT, který doopravdy vnímám jako dopravní prostředek s obrovským potenciálem, neboť finančně vyjde na čtvrtinu ceny metra. Takovou vaši magistrálu by profrčel jako nic.

Kolem Prahy 7 se stáčí řeka, jak vnímáte její potenciál? V současné chvíli se její břehy v Praze 7 bohužel nevyužívají k rekreaci.

Problém s Vltavou je ten, že její hladina kolísá, dochází u vás k záplavám. To situaci komplikuje, protože se jedná o velkou oblast, kam se řeka může rozlít, zároveň v době nízkého stavu je řeka daleko. Ovšem právě tyto oblasti, kde se řeka zvedá a jindy zase klesá, lze využívat rekreačně. Kodaňané vynaložili neuvěřitelné úsilí, aby přístav proměnili v rekreační místo, kde se dnes dá koupat a opalovat se a plout na motorových člunech. Voda se obvykle považuje za obrovskou možnost rekreace. Výhled na vodu a parky podél vody najdeme po celém světě. Příkladem je Temže a Seina a další, ale to jsou řeky, které jsou trochu stabilnější, než je Vltava. Vy máte divočejší řeku a ta zas umožňuje jiné věci. Naopak v Kodani bych zrušil přístav pro zaoceánské lodi.

V Praze 7 je také velkým tématem zeleň. Právě se tu řeší problém s nově vysázenými stromy v ulicích, které kdosi poškodil a připsal k nim, že je v ulici nechce...

Vybrat správnou zeleň na správná místa není snadné a může se stát, že někomu stromy třeba stíní. Obecně ovšem panuje zájem o více zeleně ve městech. V moderním urbanismu se objevila nová tendence, že k zeleni má mít přístup každý. Zeleň je přínosná pro ovzduší, pohlcuje vodu, ale také lidé zeleň milují, a kdybychom zrušili parkovací stání a místo nich zasadili stromy, bude to celkově společensky prospěšnější. Takový zelený bulvár je mnohem hezčí a zdravější pro život než šedivá dálnice. Politik vždy získá plusové body, pokud přislíbí víc zeleně. O tom se hovoří stále víc. A patrně je to i díky covidu, protože se ukázalo, že lidé nemají dostatek parků, kam by se mohli uchýlit, obklopuje je málo zeleně, málo přírody. Nyní je tedy trendem budovat 15minutová města se spoustou zeleně. Navíc tento koncept pomůže lidem s nižšími příjmy ke kvalitnějšímu životu, což některým připadá dobré, jiní to nepovažují za důležité.

Zdá se, že v Kodani je o zeleň doopravdy velký zájem a dokonce tam vznikla tzv. Klimatická čtvrť. Co to přesně je?

Tahle část města se nachází ve čtvrti Østerbro. Někdy tu v Dánsku míváme průtrž mračen a pak spadne velké množství srážek, voda proniká lidem do sklepů, škody vyjdou na velké peníze. A právě tahle Klimatická čtvrť tím bývala zasažená opravdu hodně. Rozhodli se ji tedy přestavět tak, že zafunguje jako obří houba, vodu nasaje. Vysadili zde množství stromů a keřů, zeleň najdeme nejen v ulicích a na náměstích, ale i na střechách. Zásadní je také povrch parkovacích stání, nejsou vyasfaltované, ale jsou z materiálu, který vodu pohltil. Zároveň je důležité vodu neodvádět do kanalizace, vodu potřebujeme udržet v půdě a vracet ji do oběhu.

A když mluvíme o povrchu ulic, co si myslíte o chodnících? Dlažba určitě lépe nasává vodu, ale zase asfalt je jednodušší pro pohyb lidí se zhoršenou mobilitou a tlačení kočárků...

Samozřejmě je důležité, aby byly chodníky hladké. Dříve se hodně používala dlažba, která je sice hezká na pohled, ale těžko se po ní chodí dětem i seniorům a špatně se po ní jede s kočárkem nebo v invalidním vozíku. Historici dlažbu zbožňují, navíc také lépe vsakuje vodu do půdy. V Kodani máme cosi, čemu říkáme kodaňský chodník, jde o kombinaci dlažby, která je po okrajích chodníků, a uprostřed, kde se lidi pohybují, jsou betonové dlaždice, po nichž se pohybuje snadněji.

Máte nějaké hlavní motto pro svou práci a pohled na rozvoj měst?

Mým hlavním mottem je, že při plánování města je potřeba hledět vpřed, a nikoli zpět. Je nutné se podívat, jak se mění demografická křivka, po světě chodí méně dětí a více starých lidí a více lidí žije samo. Také bychom měli brát v potaz, že lékaři doporučují více jezdit na kole a chodit pěšky, abychom se vyhnuli obezitě a nemuseli podstupovat nákladnou léčbu. Je potřeba se pohybovat 30 60 minut denně a je potřeba se rozloučit s myšlenkou maximální mobility přes celé město, ale naopak zkrášlit a vymazlit si čtvrti tak, aby bylo možné v nich dospívat i stárnout a zároveň na většinu míst, která potřebujeme pro život, dorazit během čtvrt hodiny pěšky. Samozřejmě nelze v každé čtvrti vybudovat univerzitu, takže jsou cíle, za nimiž je potřeba jet, a proto je také zásadní rozvinout veřejnou dopravu. Po celém světě vidíme její markantní rozvoj a zájem o BRT, sdílená auta a podobně. Mění se náhled na dopravu, a proto je důležité hledět o deset dvacet let vpřed, a ne se orientovat podle toho, po čem toužili naši dědové.

Spatřujete rozdíl mezi zeměmi, kde výrazná výstavba komunikací probíhala v době Sovětského svazu, a svobodnými západními zeměmi?

Možná obzvláště v někdejších postsocialistických zemích je patrné, že obyvatelé visí na době po pádu komunismu, na oné svobodě, nadšení z toho, že můžeme mít auta a kamkoli si zajet. Jenže ta doba skončila.

Určitým pozitivem, ovšem taky problémem je i fakt, že Praha je velmi hojně turisticky navštěvované město.

Možná až moc. Myslím, že do budoucna bude nutné omezit masový turismus, protože zabíjí veškeré zvláštnosti. Celý svět se mění v Disneyland a Las Vegas a to nikam nevede. V Barceloně i v Benátkách a na dalších místech se zavádí turistická daň. Myslím, že u Prahy platí totéž co pro Benátky – je dobré odejít z hlavních turistických míst a najít si příjemná zákoutí. Pokud ovšem příliv turistů do Prahy neustane, zmizí i poslední místa s původní atmosférou, vytlačí je totiž fastfoodová občerstvení a suvenýry. Přeji Praze hodně štěstí v práci na ještě krásnějším městě!

<https://www.praha7.cz/lidske-meritko-mest>