



KODANĚ – MĚSTO, VE KTERÉM JDE O ŠTĚSTÍ LIDÍ, NE AUT

Vizionářský architekt Jan Gehl a jeho idea města, které upozadí automobilovou dopravu a nabídne vlídné prostředí chodcům a cyklistům.

Vize Jana Gehla v českých podmínkách působí jako sci-fi. Město, které upozadí automobilovou dopravu a nabídne vlídné prostředí chodcům a cyklistům, je u nás v podstatě nepředstavitelné. Přesto se v některých městech světa daří napodobit vzor proslulého „města pro lidi“ – Kodaně. Ostatně v angličtině se vžil termín *copenhagenization* pro snahu změnit automobily zavalená města v místa uzpůsobená pro příjemný život. Pustili se do toho např. v australském Melbourne. Inspirovat se nechal i starosta New Yorku Michael Bloomberg a prosadil dopravní zklidnění části Broadwaye. Místo nekonečných kolon aut jsou na Broadwayi kavárenské stolečky a pěší zóny. „Pokud se něco takového podaří na Broadwayi, podaří se to kdekoli na světě,“ říká Jan Gehl. A není důvod mu nevěřit. Největší překážkou totiž není velikost či uspořádání města, ale myšlení lidí, zamrzlé v nesmyslné představě, že jsou-li silnice plné aut, je potřeba silnici rozšířit.

I Kodaň se svého času řídila potřebami aut. Po druhé světové válce se stejně jako další města začala rychle rozvíjet a při plánování se vycházelo vstřícně masivně narůstajícímu automobilismu. V šedesátých letech ale Kodaň změnila kurz. „Při hledání řešení vyšli z jednoduché myšlenky: když nebude v centru kde zaparkovat, nebudou tam jezdit auta,“ vysvětluje Gehl. Kodaň nastavila „dopravní“ politiku tak, že každý rok zmenšovala parkovací plochu, naopak větší prostor dostali pěší, cyklisté a stromy. Ulice dál odbaví podobný počet aut, ale pro chodce jsou mnohonásobně bezpečnější.

Proměna města se zákonitě promítla do toho, jak Kodaňané své město využívají. „Každá třetí rodina má kolo s vozíkem pro přepravu dětí. Taxíky musí být povinně vybavené nosičem kol, aby mohly případně svézt cyklistu.

Kodaň se musela vypořádat s novým problémem, totiž zácpami cyklistů a nedostatečnou kapacitou cyklopruhů,“ říká Gehl. Zácpa cyklistů v cyklopruhu je pro Pražana opravdu věc k neuvěření.

S proměnou veřejného prostoru se u obyvatel Kodaně proměnilo i vnímání počasí. „U nás rozdělujeme roční období na dobré a špatné. To dobré, kdy lze trávit volný čas venku, trvalo dřív zpravidla dva měsíce. V Kodani se ale díky proměně veřejného prostoru města podařilo dobré období prodloužit na deset měsíců,“ popisuje změnu v mentalitě lidí. Lidi to do kavárenských zahrádek na náměstích láká i v pošmourném počasí. Stačí pár dek a teplé oblečení.

„Takový prostor orientovaný na člověka nabízí lidem příležitost pro nejpřirozenější pohyb, chůzi,“ říká Jan Gehl. Chůze podle něj umožňuje spojit celou řadu pro člověka přirozených aktivit. „Člověka nejvíce zajímají jiní lidé. Při chůzi můžete vést s někým rozhovor, pozorovat ostatní. Chůzi můžete využít pro nákupy nebo procházku. Důležité ale je, aby se veřejný prostor k takové aktivitě sám nabízel a lákal k ní, nemá smysl lidem nic nutit.“ Jízda na kole je pak další možností pohybu, která je ještě natolik pomalá a otevřená, aby cyklista mohl sledovat své okolí a zapojovat se do něj. Z cyklisty se také může téměř okamžitě stát chodec.

„Každé větší město má svůj odbor dopravy, který disponuje statistickými daty o automobilové dopravě a přesnými počty parkovacích míst,“ říká Jan Gehl. „Ale žádné město nemá odbor chodců a veřejného prostoru. Nejsou žádné statistiky a koncepce.“ O chodce a pro ně přívětivé využití veřejného prostoru se tak nikdo nestará. „I já jsem byl jako architekt vychován, abych stavěl vysoké domy s trochou trávy

okolo,“ vzpomíná Gehl. „Pak jsem si za ženu vzal psychologku. A ta mě přivedla k zamyšlení, proč budujeme města pro štěstí aut a nestaráme se o štěstí lidí. Architektura nesmí rezignovat na požadavky života, na lidské měřítko.“

Naštěstí jsou města, která svůj přístup k veřejnému prostoru a lidem mění. Cesty mohou být různé. Roky trvající pozvolná, nenápadná proměna podle vzoru Kodaně nebo přístup à la New York, kde starosta změny na Broadwayi prosadil a realizoval během dvou a půl roku. A prohlásil, že z New Yorku udělá nejzelenější město světa.



OTÁZKY K ČLÁNKU:

1. Vyhledejte v textu odpověď a zvýrazněte, kde jste dané informace našli:

Jaká opatření byla v Kodani realizována na základě návrhu architekta Jana Gehla? Shrňte tato opatření do několika bodů.

2. Přemýšlejte:

Jde ve vašem krajském městě spíše o štěstí aut, nebo lidí? Vysvětlete, proč si to myslíte.

Zdroje:

Ekolist.cz (2010): Vizionářský architekt Jan Gehl: Ve městě má jít o štěstí lidí, ne aut. Dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/kultura/clanky/vizionarsky-architekt-jan-gehl-ve-meste-nejde-o-stesti-aut-ale-lidi> [25. 6. 2020], upraveno



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY



Digitální vzdělávací zdroj pro výuku zeměpisu,
RČ: CZ.02.3.68/0.0/0.0/18_067/0012346