

Konference v Brně

„Architektura, urbanismus a automobilismus“ čili polemika s jednoduchými řešeními

Ondřej Beneš, Oldřich Ševčík

Francouzská spisovatelka G. Sandová napsala, že lidi lze dělit podle toho, zda touží žít v chalupě nebo v paláci, filosof G. Bachelard ji upřesnil, „každý z nás má své chvíle touhy po chalupě a po paláci“. S auty je to stejné, máme chvíle, kdy toužíme po terénním voze, který všude projede a máme chvíle, kdy zatoužíme usednout za volant posledního modelu sportovního Porsche a ujíždět třeba po panamerické dálnici – kdyby Porsche i dokonalá dálnice byly po ruce.

Architektura i automobily dokáží uspokojovat široké spektrum našich potřeb/aspirací. Můžeme jezdit „městskou hromadnou dopravou“ i osobním vozem, můžeme bydlet v bytě na panelákovém sídlišti i v rodinném domě. *Do architektury i automobilismu je „vepsán“ jak individualismus moderní doby, tak jeho protiváha – různé formy kolektivismu.*

A možná i něco podstatnějšího: jak/na jedné straně potřeba identifikace s místem, touha po útočišti/po bezpečí a nalézání jistot v „zakotvení v místě a čase“, tak/na druhé straně i ona úžasná pohyblivost člověka moderní doby.

V současné velmi pozdní moderní době **architektura a automobilismus „soužijí“ nanejvýš konfliktně.**

Města bez funkčních dopravních tepen jsou nemyslitelná, ale doprava vládne městům do té míry, že obyvatel - chodec je z ulic měst vytlačen. A urbanisté/architekti píšou monografie nejen o navrácení cestiček a cest jejich obyvatelům. píšou „**humanizaci měst**“ a „navrácení měst“ (!) jejich obyvatelům (například J. Gehl). Naplňování teze „**udržitelná doprava**“ je podmínkou „**udržitelného rozvoje**“ se stalo zlým snem magistrátních úředníků.

V tématu vztahu architektury, urbanismu a automobilismu jde v konečné instanci o směřování kulturně civilizačního vývoje.

Jak složitý je vztah architektury a automobilismu a jak ani po radikálním a do úspěšného konce dovedeném řešení není „jednou provždy“ uzavřen, ukazuje příklad Bogoty a jejího nyní již ex-starosty E. Peñalosa. „!; primátor jako „politik a praktik“ dosáhl toho, o čem sní teoretici urbanismu – J. Gehl, J.H.Crawford : *Navrátil metropoli pěším“ , chodcům (Citizens first).*

Na jedné straně -omezil používání automobilů,
-razantně omezil parkoviště

(vyhláška pro Prahu stanoví půl čtverečního metru parkovací plochy k čtverečnímu metru kancelářské plochy a to nehovoříme o praxi!) - vyhradil jízdní

pruhy pro městskou hromadnou dopravu (pro srovnání: pokus byl jen dočasně zavést takovýto pruh na přetížené trase do Prahy z jihu ztroskotal v zárodku) – **priorita**

hromadné dopravy započala být důsledně zajišťována a provedena politickými rozhodnutími,

na straně druhé

cyklostezky (pro srovnání: konflikty pěších a cyklistů v blízkosti a na cyklostezkách v pražské metropoli limitují jejich další šíření), veřejných parků.

-rozšířil chodníky,

-rozrostla se plocha

Co se na rozdíl od Prahy jeví jako podstatné:

za první, tato opatření byla provedena v mimořádném rozsahu, masivně – promítla se do celé metropole,

za druhé bylo

do plánovaných a prováděných změn vtaženo obyvatelstvo metropole, včetně politických akcí typu referenda(!)

za třetí, radnice

kolumbijské metropole započala prosazovat i změnu životního stylu obyvatel města

(institucionalizované a přitom dobrovolné svátky fyzického pohybu!), včetně spektakulárních periodických akcí (zajišťovaných dobrovolníky a městskou policií), do nichž je pravidelně „vtahováno“ obyvatelstvo (Ciclovía o víkendech a svátcích apod.).

- A

k tomu připojme něco neméně podstatného: rozsáhlé - mimořádné investice do zásadních úprav veřejného prostoru!

Na pražské konferenci a festivalu reSITE (červen 2013) E. Peñalosa uvedl: „Byla to válka“ (starosta musel odeslat dceru do bezpečí), ale jen rozsah opatření, jejich radikalita a postupně získávaná politická podpora umožnily projekt dovést k očekávanému výsledku.

Nicméně: Vykázat auta z moderních měst, znamená vykázat lidi – čili neřešitelný konflikt!

Proto provedené vědomé významné omezení využívání osobních automobilů, jejich dílčí vykázání, znamenalo **prosadit změny v životním stylu obyvatel města.**

A tím jsme u fundamentu úspěchu, před kterým je třeba se s úctou sklonit:

1. nikoli nárazová dílčí akce omezující dopravní frekvenci (a vyvolávající nebetyčné zoufalství a odpor obyvatel v jiné části města, kam se doprava dočasně převede!), ale opatření, která se promítají do celého města jako celistvého organismu;

2.

nejen seznámení, „přesvědčování“ a happeningy všeho druhu, ale postupné prosazování záměru ve veřejnosti i za cenu politických rizik aktérů (prohra ve volbách atd.) až po dosažení souhlasu většiny (odpor vždy bude),

3. mimořádné

investice do veřejného prostoru, které zmírní dlouhodobé dopravní problémy tím, že nabídnou

dostupná reálná perspektivní řešení (efektivní veřejná hromadná doprava v reálnou alternativu osobním automobilům) plus zvýšení kvality, atraktivity veřejného prostoru,

4. v neposlední řadě to, o obsahuje sousloví „změna v životním stylu obyvatel města.“

To je motiv, ke

kterému se v našem příspěvku vrátíme.

Oč tu „běží“: Máme jisté pochybnosti o tom, zda dosažený výsledek, nebude časem pod tlakem automobilismu postupně erodován.

Proč, jaké pro to máme důvody? Nejde jen o výjimečné schopnosti bývalého starosty, bez kterých by nebyl dosažen ani zlomek stávajícího řešení.

O čem je

konečné instanci řeč?

O takzvaném

přirozeném habitatu lidského druhu žijícího ve městě, ke kterému se chováme tak destruktivně, že to vypadá, že o něm víme méně, než o habitatu horských goril z přírodovědného pořadu BBC – tolik sarkasmus starosty Bogoty.

Nicméně co to je „*přirozený* habitat“ lidského druhu? Je to habitat svobodného občana Athén v pátém století před naším letopočtem? Anebo habitat sedláka ve dvanáctém století? Málo platné: dnes jsme konfrontováni s *habitem člověka pozdně moderní doby*. **To je náš přirozený habitat.** *Tento habitat*, habitat člověka žijícího ve městě, a žijícího dnes v době velmi pozdní moderny (to zdůrazňujeme proto, že na konci určitých epoch se tendence kumulují a vyostřují) vznikl až v moderní době. Nejsme s ním spokojeni, nicméně chceme-li s ním něco udělat, tak nepřehlédněme jeho komplexnost: **je v něm propojeno „na život a na smrt“ – město, jeho obyvatelé, stroje a pohyb (respektive rychlost)!** To je třeba docenit a nedá se to odbýt úspěchem happeningu, který na několik hodin navrátí do habitatu pražského chodce ulici. Je to dopravní infrastruktura co vládne městu a chovat se tak, jako by tomu nebylo, je stejně hloupé jako s tím dnes po více než osmdesáti letech po Athénské chartě *skutečně účinně*, to znamená s prakticky účinnou perspektivou, nic nedělat.

Položme si otázku: *Jaká dominanta ovládá moderní dobu* („Dominanty odlišují různé epochy a vypovídají o nich, co vlastně jsou. Jaký pán, taková dominanta, jaká dominanta, takový pán.“; filosof Karel Kosík) 1) Architekti od dob nejpůsobivějšího a organizačně, prakticky nejúčinnějšího manifestu architektonické moderny-Athénské charty (1933), dobře věděli o roli dopravy a byli si záhy vědomi i narůstajících negativ z externalit automobilismu. *Moderní město je od počátku a ve své podstatě vysoce organizovaným, komplexním fenoménem modernity. Automobil se stal „prvkem, jenž jednotlivé oblasti organizované modernity [bydlení, práce, rekreace] teprve propojil v jeden jediný funkční a nekompromisně suverénní celek.“* (2) *Athénská charta kodifikovala roli dopravy a tím i logiku vývoje moderní společnosti. Právě „automobil dokončil proces, v jehož důsledku se moderní společnost uzavřela v kompaktní systém, jenž funguje svojí vlastní logikou.“* (3)

Vykázat automobily z města znamená vykázat jeho obyvatele.

Ukazuje soudobý kulturně civilizační vývoj vymaňování se z dominanty? Podle našeho názoru tomu mnohé nasvědčuje.

Ale podívejme se však nejprve na to, tomu čemu se započalo říkat „**navrácení měst jeho obyvatelům**“, „**humanizace měst**“.

Kdo

hovoří o *humanizaci měst* zpravidla neví, co říká. Toto slovo se používá povrchně, žurnalisticky, prvoplánově. Na otázku „kdo je to člověk“ nám vypovídají mimoúrovňové křížovky a –

abychom „příkladovali“- právě ona narůstající potřeba rychlé přepravy z místa na místo a tím spojené „přetížení“ dopravné sítě atd.

Jinými slovy řečeno:

jakkoli „prakticky neexistuje žádná podobnost mezi tím, jak automobil navenek vypadá, a tím, co reálně s člověkem, se společností činí“ (Jan Keller), tak se **přes užívání automobilu** (máme pocit, že konečně něco „řídíme“, užíváme si svobody pohybu atd.) a **přes externality** (silnice, dálnice, mimoúrovňové křižovatky atd.), stává zjevným, že se děje něco velmi podstatného s člověkem i společností. **Mění se jeho habitat.**

Co je na automobilismu z tohoto hlediska zvláštní? ***Automobilismus je stejně významný fenomén moderny jako individualismus – je podstatnou součástí moderny a vypovídá o ní.***

Rozsah svobody, po kterém volali umělci 19. století a který vydobývali ve známých provokacích až skandálech (O. Wilde ad.), se stal v pozdní moderně součástí běžného života. Velký boj o sociální prostor pro seberealizaci jedince byl doveden až k svému zenitu a „svobody bohémské elity“ 19. století se staly samozřejmostí pro masu obyvatel - byly *banalizovány*. Ale nepřehlédněme: individualismus má po celou dobu moderny protihráče v různých formách kolektivismu (o které se opírali autoritářské a totalitní formy vládnutí ve XX. století).

Individualismus i kolektivismy to jsou dvě strany jedné mince – rozvinuté subjektivity moderního člověka. Rovněž individuální doprava a hromadná doprava představuje takovouto typologickou opozici.

Tak jako se

nařiká nad individui, které uzavírají do sebe, nad jejich sobeckou neochotou obětovat se pro většinový, veřejný „vyšší zájem“, tak se s podezřelou lehkostí odsuzuje individuální doprava ve jménu „vyššího zájmu“. V někdejších zemích „socialistického tábora“ se v ideologicky zdůvodňovaném boji proti individualismu deklarovalo upřednostnění hromadné dopravy, ale řádově úspěšnější řešení hromadné dopravy bylo dosaženo v zemích, kde se střetávaly a pružně vyrovnávaly oba výše uvedené segmenty dopravy (srv. železniční doprava rychlovlaků ve Francii).

V moderní době je kladeno

proti sobě *individuum* na straně jedné a *kolektiv, lid*, „dav“ na straně druhé, podobně je proti sobě kladena *individuální* a *hromadná doprava*. Setkáme se i s tou nejhorší a povrchní opozicí: *člověk versus automobil* – a automobil se v této optice stává zlem a je třeba s ním **skoncovat. Emočně takovýmto úvahám nahrává známá skutečnost: Tak jako dav dává propuknout agresivitě bez hranic, tak i *auto v rukou řidiče naplní roli nástroje „emocionálního transportu až extáze“* (A. Gordonová) a *propůjčí tak svobodě „toho, kdo řídí“ až neskutečnou formu agresivity*.**

Moderní dobu provází nejen nárůst

individualismu, ale i neuvěřitelný a pokračující *kvantitativní i kvalitativní nárůst individuální i hromadné dopravy*.

Přesto

řada problémů

spjatých s automobilismem a dopravou je na „první pohled“ banální a řešitelná a vše jakoby

záviselo na rozhodnosti primátora. Architekt i urbanista jsou spjati s „realitou“ a hledají řešení.

Proč se to nedaří?

Proč úspěch zůstává

výjimkou?

Problémy se na první pohled,

ale pouze *na první pohled!* - *jeví jako banální a řešitelné*, jak říká jeden psycholog: je to *stejně triviální a přitom fatální z hlediska předurčení vývoje a nastartování nezvratných procesů jako odpověď na otázku – „Vezmu nebo nevezmu si ji“?*

Čili jsou banální do

chvíle,

-než do řešení vstoupí faktor času (nestavíme pro 2 leasingová období, ale s perspektivou pro několik generací),

-než do něj

vstoupí systémová a zpětněvazební dynamika, řada procesů nám teprve zpětně vykáže autonomii vývoje,

- než se odkryjí změny v mentálních

modelech a postojích sociologicky definovaných skupin obyvatel i jednotlivců,

- než se vše hierarchicky vrství a než do „hry“ vstupují další a další proměnné veličiny a některé se překvapivě etablojí v nové situaci jako určující (!) atd.

Jde o to, že věcná i ideová urbanistická řešení Jana Gehla, Leona Kriera i J. H. Crowforda v konečné instanci ústí, zasahují do hodnot a aspirací obyvatel současného města - a ty jsou realizovány v rámci výše uvedené dominanty moderní doby.

V tom je síla i slabost řešení, s nimiž přichází výše uvedení tři architekti-urbanisté – musí se vyrovnat při řešeních zcela konkrétního problému dopravy s hodnotami a aspiracemi epochy moderny.

Proto podle našeho názoru vytvářejí legitimní, 4) ale dosud neúspěšnou opozici. Přetrvává nejasné stanovisko člověka pozdně moderní doby a architektura i urbanismus se zatím nestávají místem úspěšné perspektivní kulturně civilizační volby.

Co z toho plyne?

Při řešeních zcela

konkrétního problému dopravy dochází ke střetnutí s hodnotami a aspiracemi epochy moderny.

Co to znamená?

Nic víc a nic méně

než že pokud zůstává naší pozicí hledisko a zájem bytosti, „ která se bez strojů a jejich systému neobejde“, tedy bytosti, která skutečnost podřizuje zájmům „tvora, který je symbiózou, živočicha a stroje, bezmezná žádostivost a jí sloužící inteligence“ (K. Kosík), tak se žádné skutečně perspektivní řešení neotevírá.

Diktát hodnot „velmi,

velmi pozdní moderny“ nemusí být, ale zatím zůstává pro architekturu a urbanismus fatální.

Starosta Bogoty E. Peñalosa uspěl i proto, že s úspěchem spojil – spontánními i organizovanými akcemi realizovanými za cenu rizik prohraných voleb - urbanistická řešení s prosazováním změny „životního stylu“.

Přístupme k resumé.

Pro perspektivní řešení relace „chodec – město - automobilismus“ činí změny v životním stylu vázané na proměny komunikace (webová síť, internet) víc než happening, který se vysměje a na velmi omezenou dobu „zatočí“ s neúnosnou dopravní frekvencí.

Řečeno metaforou: Místo malé nahodilé lodičky zamíří do přístavu celý obří tanker civilizace.

V současnosti, ve velmi, velmi pozdní moderně, probíhá vyrovnávání role místa, území a domova, je provázáno jak minimalizací významu místa a domova, tak minimalizací významu distance, vytvářením nových pojetek netradičních komunit (internetová komunikace, sociální sítě na webu), tak hledáním a znovunalézáním respektu k místu, území a domovu.

Člověk „informačního věku“

žije stále intenzivněji ve svých externalitách – v notebooku a na webových sítích, které jsou kdykoli k dispozici, jakoby doznalo přísloví „omnia mea mecum porto“ naplnění.

To je podle našeho názoru onen tanker směřující do budoucnosti.

Proč?

Za prvé je zřejmé že

dosavadní enormní „fyzická pohyblivost“ (v automobilové, námořní a letecké dopravě), jak ji vyžadovala a umožnila industriální civilizace, se stává a stane překonaným stadiem - to zaprvé.

Jakkoli vývoj v posledním dvacetiletí zůstává rozporuplný, tak k tomu vytváří nepřehlédnutelné předpoklady.

Za druhé - výraznou a trvalou

změnu v habitatu obyvatele měst nacházíme tam, kde se v ambiciózním rozsahu, ne na způsob pouhého dodatku, rozrůstá a zkvalitňuje veřejné prostranství – a tím obnovuje hodnotu fyzického kontaktu.

Za třetí, jde o to, abychom si zachovali možnost volby a nepohybovali se již jen po trajektorii, která je předurčena technikou.

Takové produkty, kterými jsou například nová připravovaná generace jumbojetů (se sprehami), masový exkluzivní turismus (lodě třídy Oasis o Seas, pětkrát větší než Titanic nabízející umělé kluziště při plavbě v tropickém klimatickém pásmu i divadlo ve stylu antického amfiteátru) jsou dokladem civilizačního selhání – **to, co je technicky možné, není vyvažováno kulturou.**

K přirozenému habitatu sedláka ve dvanáctém století patřilo putování do města („vadare necesse est“), bylo nutností i radostí; „jezdit, létat, plavit se“ je i v dnešní „velmi pozdní době moderní“ nutností a radostí, *jde jen o to, v jakých kontextech a s jakými důsledky se děje.*

Chceme-li s tím pohnout, pak musíme „pohnout“ s kontextem, s hodnotovým horizontem v jehož rámci člověk naší doby jedná – happeningy proti automobilismu jsou z hlediska toho, co je třeba udělat a jakými prostředky to je třeba učinit, poznámkou pod čarou.

Poznámky

1. Kosík, K.: *Předpotopní úvahy*. Praha, Torst 1997, str. 69

2. Keller, J.: *Naše cesta do prvohor. O povaze automobilové kultury*. Praha, Slon 1998, str. 29

3. tamtéž, str. 29

4. Srv.: Crawford, J. H.: *Města bez aut: program trvalé udržitelnosti*. ERA21, 2006, č. 2, str. 51-56; Gehl, J.: *Život mezi budovami*. Brno, Nadace Partnerství 1999; Gehl, J.: *Města pro lidi*. Brno, Nadace partnerství 2012; Gehl, J. & Gemzoe, L.: *Nové městské prostory*. Brno, ERA 2002; Krier, L.: *Architektura-volba nebo osud*. Praha, Academia 2001.
Zvláštní pozornost si zaslouží doslova mimořádný filmový dokument „*Svět dálnic. Člověk a cesta. Dokumentární esej*“; byl vysílán na TV ČT2, 14. srpna 2012