

„Musíme politikům vysvětlit, že se nechceme stěhovat do měst devatenáctého ani dvacátého, ale jedenadvacátého století,” říká architekt Osamu Okamura.

Okamura: Omezit parkování v ulicích musíme

Architekt, pedagog a publicista česko-japonského původu Osamu Okamura dlouhodobě propaguje udržitelný rozvoj měst. S knihou *Město pro každého* téma otevírá i dětem. V rozhovoru s Deníkem N mluví o tom, proč by se Praha měla zaměřit na budování škol. „Školy jsou odpovědí na další naše problémy, třeba překlenování stále se prohlubujících propastí v naší společnosti,” říká.

Měli bychom proměnit svůj vztah k tomu, jak by měla vypadat typická česká škola. A také se zamyslet nad tím, co s českými školami uděláme do budoucna, protože je to čím dál naléhavější problém, uvádí v rozhovoru architekt, který se zabývá udržitelným rozvojem měst.

Je to pět let, co jste vydal knížku *Město pro každého*, která se snaží být jakýmsi vstupem do světa měst a územního plánování. Proč je potřeba lidem přibližovat fungování měst?

Dříve jsem se ve své práci a při plánování konferencí zaměřoval především na lidi v rozhodovacích pozicích. Ať už na politiky, urbanisty, nebo investory. Postupně jsem ale zjistil, že další velký problém je, že neexistuje kvalitní poptávka od širší veřejnosti.

Sebeprogressivnější politik, i když má věci nakoukané ze zahraničí nebo nastudované, slouží veřejnosti a jeho politika se musí potkávat s jejím zájmem. Pokud není veřejnost s principy městského plánování obeznána a nevytváří tlak na lepší řešení, která jsou udržitelná a která vedou k obyvatelnějšímu městu, je velmi těžké cokoli prosadit.

Jinými slovy jste měl pocit, že jsou tady odborníci i politici, kteří chtějí lepší a udržitelnější města, ale není po tom společenská poptávka?

Ano. Skoro třetina českých měst již zaměstnává svého městského ar-

Open House Praha

Architekt Osamu Okamura se v pondělí 12. května stává hostujícím kurátorem festivalu Open House. Pro festival připravil sérii diskuzí Školy pro budoucí generace. Debaty představí některé vítězné projekty nových pražských škol vybrané z nedávných architektonických soutěží, ukážou inspirativní příklady toho, jak přetvořit zastaralé školní budovy na energeticky efektivní a ekologické a otevrou také téma vlivu prostředí pro vzdělávání na studující i vyučující. Open House Praha od 12. května startuje se sérií doprovodných programů – debaty, přednášky, komentované prohlídky, procházky, výstavy a jiné akce. Svátek architektury pak vyvrcholí o víkend 17. a 18. května otevřením 125 běžně nepřístupných budov a prostor na celém území Prahy.

chitekta. To je v rámci východní Evropy nebyvalé. Současně se zvyšuje počet lidí, kteří se stěhují do velkých měst za lepšími příležitostmi. Ti se nechtějí stěhovat do špinavých, hlučných a nebezpečných měst minulosti, ale do měst jedenadvacátého století.

To jsou jaká města?

Taková, kde se klade důraz na kvalitu života lidí, na přístupnost a obyvatelnost. Jsou to města krátkých vzdáleností – už to může znít jako klišé, ale jsou to pěší města. Často se zmiňují takzvaná patnáctiminutová města. To je koncept, který si vytvořila Paříž, kde už deset let systematicky přeměňují město tak, abyste si většinu svých každodenních potřeb mohli obstarat do 15 minut pěšky od svého bydliště. To znamená práce, nákupy, služby, vzdělávání, volnočasové aktivity. Je to odklon od plánování měst dvacátého století, které upřednostňovalo funkční segregaci za cenu náročných každodenních dopravních přesunů na velké vzdálenosti.

Vaše knížka je pro děti, respektive středoškolskou mládež. Proč zrovna děti a mládež?

Je to zdánlivě nejtěžší čtenářská cílová skupina, která má tendenci se přičítat zaběhnutým pořádkům. Je to ale současně i generace, která vše promýšlí kritickým způsobem a nebojí se jít vlastní cestou. A právě v tom vidím obří potenciál. Město není nikdy hotové a mladá generace má energii a motor vidět ho jinak a změnit ho k lepšímu.

Minulý rok jsem byl v Bratislavě na konferenci Start With Children, jejíž premisa byla, že bychom do středu našeho uvažování o městech měli dát děti. Vy jste kurátorem letošního Open House Praha, jehož ústředním tématem jsou pražské školy. Co o nás a našich městech naše školy vypovídají?

V podobě našich škol vidím neaplněnou příležitost. Téma, kte-

ré u nás i odborná obec zatím spíše opomíjí. Přitom školy jsou místo, které zanechává na dětech obrovský vliv na celý život. Máme příklady ze světa, které ukazují, že při vytvoření inspirativního prostředí v dětech podporujete schopnost komunikace a spolupráce. Rozvíjíte kromě znalostí i „soft“ dovednosti, které jsou do budoucího života klíčové. My nechceme od škol, aby vychovávaly sociální „fachidioty“, ale aby naše děti dokázaly napříč disciplínami a inkluzivním způsobem spolupracovat ve prospěch celé společnosti, nejenom několika výjimečně nadaných jedinců. To chceme od výuky ve školách – a takové musí být i to prostředí. Podporovat imaginaci, zvědavost, chuť se učit, spolupráci a komunikaci. Už opravdu nejsme v autokratickém Rakousku-Uhersku nebo centrálně řízené totalitní společnosti.

Dobře. Jak tedy vypadá škola demokratická?

V první řadě výuka už není nutně frontální, probíhá mezioborovým projektovým způsobem formou týmové spolupráce. Důležitým tématem vysoce obyvatelného města je jeho propojenost s přírodními systémy. Škola má vypadat tak, aby dětem otvírala pohled do lepší budoucnosti, byla živou učebnicí a ukazovala jim funkční, udržitelná a krásná řešení hodná následování.

Proč zrovna školy?

Podle analýzy demografického vývoje zpracované loni pražským Institutem plánování a rozvoje právě nyní už chybí v pražských školách dvacet tisíc míst, do roku 2050 to bude až šedesát tisíc. Každý rok se sem stěhuje víc a víc lidí. Jsme na začátku obrovské vlny výstavby, dostaveb a přestaveb pražských škol a školských zařízení, do kterých potečou miliardy z veřejných rozpočtů. A my bychom se měli snažit, aby tam natekly tím nejlepším možným způsobem.

To znamená bavit se o tom, jak budou tyto nové školy vypadat a co si z nich odnesou naše děti?

Ano. A také jaké dědictví jim předáme. Městské festivaly Open House přichází letos v celé Evropě s jednotným tématem Future Heritage – budoucí dědictví. Když jsme nad tématem v Dublinu diskutovali, co je pro koho tím dědictvím, které považujeme za důležité předat další generaci, padaly různé nápady. V Praze jsem přišel se školami jako s tématem, které je teprve potřeba veřejně a do větší hloubky otevřít.

Trochu jste mi nahrál, protože školy podle mne o mnohém vypovídají. Tipnul byste si, kolik škol od roku 1989 Praha postavila?

Vůbec nemám představu.

Podle pražského radního pro školství pouze tři. Co to vypovídá o Praze za posledních třicet let?



KULTURA



Myslím, že to musíme chápat především v souvislosti s demografií. V devadesátých a nultých letech se hodně škol a školek naopak předešlo na kanceláře a někdy i denní centra pro péči o seniory, protože se rodilo málo dětí. Bohužel se zapomnělo, že silné populační ročníky se opakují ve vlnách a že zase za dvacet třicet let školky a školy potřeba budou.

A teď nám chybí.

Dříve opravdu nebyla potřeba stavět nové školy a politici na to asi zapomněli. Možná jak se politika plánuje po čtyřletých volebních obdobích, je každý odpovědný jen za to „své“. I proto se Praha snaží strategické plánování přenést na odborná pracoviště, jako je Institut plánování a rozvoje.

Výbudování takové základní školy ale trvá devět let, alespoň taková je zkušenost ze ZŠ Elektra (nová základní škola v Praze 9, pozn. red.). Není teď už pozdě?

Souhlasím, ale zřizování nových škol již začalo. Nejvíce dobrých příkladů z poslední doby najdeme těsně za hranicemi Prahy, v jejích nových předměstích, kam se od devadesátých let stěhovalo množství mladých začínajících rodin. Dolní Břežany, Líbeznice, Říčany, Roztoky a další.

Takže můžeme vtáhnout lidi přímo do debaty, ukázat jim realizované pozitivní příklady, a tím urych-

lit přenos dobré praxe. Školy mají ještě další zajímavý rozměr: jsou prostředím, které nám může pomáhat překlenovat stále se prohlubující propasti v naší společnosti.

Jak to myslíte?

Školy nižších stupňů jsou jedno z posledních míst, kde se děti potkávají napříč celou populací. Školy tak naplňují i komunitní spojující roli a mohou nabízet změnu paradigmatu při přemýšlení o problémech a hledání jejich řešení.

Dám příklad – střední škola a gymnázium Českobrodská v Praze 9 je po celkové přestavbě první uhlíkově pozitivní školou v Česku. Vyrábí elektřinu, kterou může předprodávat do sítě, je pasivní budovou s rekuperací tepla, využívá dešťovou vodu, recykluje odpadní vody a mnoho dalšího. To všechno jsou přístupy, které odpovídají na otázky spojené s naším dalším přežitím na planetě Zemi. A jsou to příklady, které si člověk může přirozeně odnést ze školy a z výuky do běžného života a uvažování.

Za mě je důležité, že se neodehrávají jen pomocí „slov“, ale i zážitkovým způsobem. Děti se podílejí na fungování systému, vidí, jak to funguje. Podobně je to s debatou o komunitní roli škol. V Nizozemsku si před lety uvědomili, že veřejné školy nemusí fungovat jen od rána do konce vyučování a pak být do druhého

dne zavřené a nepřístupné obyvatelům čtvrti. Školní zahrady tam jsou nyní často otevřené až do večerních hodin jako bezpečný veřejný park. Jsou tam dobrá sportoviště, platí zde jasná pravidla, navíc pod dohledem školníka. Nestojí to skoro nic navíc a je to pro obyvatele ohromně přínosné, zvláště v chudších a ne tak dobře vybavených sousedstvích. Školy jsou tam potom srdcem čtvrti i společného života.

Dobře, ale u nás jsme v situaci, kdy návrh změny vyhlášky, který by školám zrušil povinnost mít ploty, vyvolal poprask. Najednou bylo haló, že budou pískoviště plné stříkaček a psích exkrementů.

Máte pravdu, škola je svým způsobem chráněné prostředí. Ale i v rámci dětských hřišť je možné sledovat alternativní trendy – v berlínských veřejných parcích jsou za plotem naopak kusy divoké přírody, aby si tam děti mohly hrát „divoce“. Cedula u vstupu pak ale jasně říká, že tam rodiče pouští své děti na vlastní nebezpečí.

Oblíbené jsou i lesní školky, které jsou i obecní. Takže škála možností kontroly prostředí pro učení a právního řešení odpovědnosti za děti je již rozmanitější. Jinak k těm plotům – já si myslím, že ploty jsou dobré a kolem škol být mají. Ale má tam být velká brána, která může být až do setmění otevřená dokořán.

My se tu bavíme o podobě nových škol a představách o nich. Máte pocit, že se umíme dohodnout na nějakém společném základu u přístupu k autům?

Když řeknete školní ulice, lidem vstanou vlasy hrůzou na hlavě, že zavíráme ulici pro auta. Školní ulice ale mají být uzavřené pro auta jen půlhodinu před začátkem vyučování, když jde ten dav dětí do školy.

Aby tam děti mohly bezpečně projít a maminky se nebály pustit děti do školy pěšky. Znamé „mama taxi“ dopravní situaci jen ztěžuje, a to všem. Já obecně nejsem příznivcem zákazů a výlučných využití ulic – a to ani pěších zón. Dnes jde trend směrem k dopravně smíšeným multimodálním řešením. Příkladem může být Mariahilferstraße ve Vídni, kde jezdí elektrický minibus, malé dodávky, lidé na kolech, mohou tam i auta rezidentů, i když jen rychlostí kroku. Může tam i sdílená doprava a taxíky, i když s preferencí elektromobility. A to je podle mě zcela pochopitelné. Nechcete přece dýchat zplodiny v místě s tak hustou intenzitou pěšího pohybu a kavárenských zahrádek.

No a máte pocit, že na tomhle je společenská shoda?

Já si myslím, že je potřeba neradikalizovat lidi, kteří tím autem potřebují jezdit – drobné živnostníky, podnikatele, montéry. Ti mají v autech nářadí, všechno vercajk. A na jednu jim někdo chce zakázat používat ulici. Stejně tak jsou obyvatelé s různými fyzickými omezeními.

Město je o komplexitě, ne o černobílých řešeních „buď, anebo“. Musíte hledat win-win řešení. A tak musí fungovat i ulice. To ale znamená, že třeba zboží do obchodů by se mělo zavážet jen v časných ranních hodinách. Což se třeba v Praze ale někdy neděje. Dobře to naopak většinou funguje u svazu komunálního odpadu. Když jedou lidé do práce, už je město uklizené. Kdyby se popelnice vyvážely v dopravní špičce, celé město by zkolabovalo. Město funguje v časovém oddělení. V jedné ulici se toho tak může dít strašně moc. A ti lidé se často ani nepotkají. Řešení dopravy není v budování vyššího počtu pruhů, ale v lepším a chytřejším managementu.

Nečekal bych, že mi tady bývalý kandidát za Zelené do Evropského parlamentu bude říkat, že se zbytečně radikalizuje debata o autech a že je proti zákazům.

Myslím si, že se to opravdu zjednodušuje a radikalizuje. Buď auta všude, nebo auta nikde. Takhle to nefunguje. Já také rád někdy používám auto, i když ho nevlastním a využívám převážně ta sdílená. V některých momentech je to skvělý dopravní prostředek a pomocník.

Samozřejmě musím zdůraznit i druhou důležitou věc – doprava je dopravou, jen pokud jede. Když nejede a stojí, není dopravou. Proč mají tedy auta, která nejedou, a nejsou proto žádnou dopravou, zabírat a privatizovat veřejný prostor ulic? Bydlím v ulici, která je v létě tak rozpálená, že tam tři týdny nemohu vůbec žít. A to mám okna na sever. To mi přijde velmi nefér od majitelů aut, kteří mají pocit, že by měli být prioritizováni ve veřejném prostoru.

Město je o komplexitě, ne o černobílých řešeních „buď, anebo“. Musíte hledat win-win řešení.



ru a finančně podporování různými úlevami.

No a jak to řešit?

Neříkám tím, že na ulici nemá být žádné parkovací místo. Ale místo každého čtvrtého nebo pátého má být vzrostlý strom, aby byl v ulici stín a zlepšilo se mikroklima.

Průměrný automobil během dne devadesát procent času stojí a jenom deset procent jede. Já bych byl pro, aby se zpoplatnění parkovacích míst na ulicích více blížilo záboru veřejného prostranství. Aby lidé byli více nuceni parkovat auta na svých vlastních pozemcích nebo v komerčních parkovacích garážích, a ne na společné ulici.

Uvolnilo by se tím místo jak pro sdílenou dopravu, pro chodce, cyklisty, tak i pro stromy, zasakovací záhony nebo třeba restaurační zahrádky. Opět myslím, že žitelná teplota ve městě je – na rozdíl od vlastnictví automobilu – opravdu otázkou přežití. Se stárnoucím obyvatelstvem v Evropě už vlny veder opravdu nejsou legrace. Není to tedy o ideologické válce automobilistů versus patnáctiminutová města. Je to spíše o solidaritě s potřebnými, s těmi, kteří nemají na výběr, a o hledání win-win řešení.

Dobře, ale co to u aut znamená?

Stojící auto je ve městě bariérou – stejně tak jako rušná tříproudá silnice. Města byla vynalezena k tomu, aby lidi k sobě přibližovala, a umožňovala jim tak lépe spolupracovat, komunikovat a těžit z výměny znalostí a dovedností. To je také důvod, proč města prosperují, díky tomu je městská společnost vzdělanější, bohatší a zdravější.

Všechna řešení, která podporují spolupráci a komunikaci lidí, jsou, jak říkáme, městotvorná. Naopak všechna řešení, která vytváří bariéry,

zdi a příkopy mezi lidmi a čtvrtěmi ve městě, jsou antiměstská, město poškozují v jeho podstatě.

A nejde jen o fyzické bariéry, ale i sociální. To je problém v nově rostoucích čtvrtích, kde u nás nejsou žádné požadavky na minimální procento dostupných městských bytů.

Ty jsou totiž také nástrojem odstraňování bariér ve městě – bariér sociálních, které vedou k rozdělení ve společnosti, k sociálnímu napětí, ve výsledku až k sociálním nepokojům růstu kriminality a v krajním extrému až k zániku města.

Já ale pořád vnímám, že v Česku je určitým snem bydlení za městem v domku. Tedy rozvoj, který také vede k dysfunkčním městům.

Myslím, že v našich městech je to „znovuobjevený“ fenomén, na rozdíl třeba od Velké Británie. Nejen v poválečném východním bloku byla státem upřednostněna levnější sériová prefabrikovaná výstavba bytových domů a sídlišť. Hodně lidí si tak zvyklo bydlet ve městech v bytových domech – a v blízkosti veřejné dopravy.

Trend odchodu do suburbie se však podle mne začíná lámat. Důvodem jsou velké dojezdové vzdálenosti a špatná vybavenost suburbií.

Pestrost nabídky pracovních příležitostí, služeb, vzdělávacích, sportovních ani zdravotnických zařízení tam oproti centrálnějším částem města není moc vysoká. Zvláště když to srovnáme s některými nově vznikajícími, vysoce obytnými, bezpečnými a přírodními prvky obohacenými čtvrtěmi v nejobyvatelnějších městech Evropy.

Byl jsem teď na prezentaci Nákladového nádraží Žižkov, což má být právě taková čtvrť. Je chyba, že se Praze od revoluce nepodařilo postavit žádnou dobrou čtvrť?



Kniha Osamu Okamury **Město pro každého** s podtitulem **Manuál urbanisty začátečníka** učí děti, jak vnímat město jako systém. Autoři pro knihu vytvořili obrovský model papírového města. Unikátní detaily všedního života pak zachytili v ilustracích a na barevných fotografiích. Vyšla v roce 2020 v nakladatelství Labyrint.

V Praze to teprve začíná. Musíme si brát příklady ze zahraničí. Rád posílám lidi do Vídně, kde vznikla skvělá čtvrť přímo u hlavního nádraží – Sonnwendviertel. Je to nová část města s velkým parkem uprostřed, domy tam mají obytné terasy, které jsou často navrženy už ne pro jednu rodinu, ale pro dvě, aby splňovaly i ten sociální aspekt toho, že chcete grilovat s přáteli.

Jsou tam ulice s preferencí pěšího provozu. Všude se také můžete pohybovat na kole, přitom auta jsou chytře naštosovaná v bariérových parkovacích domech podél železnice. Je tam bydlení, kanceláře, školy, obchodní ulice, služby, komunitní zahrady pro pěstování zeleniny.

A to je podle mě ukáзка, jak dnes navrhovat města. Potřebujete, aby vám bydlení ve městě nabídlo kvalitu a možnosti lepší než v suburbii. Mít tu vybavenost, vlastní zahrádku, bezpečné dětské hřiště, co-work a zároveň dopravní propojenost.

My se musíme ptát: co lidem nabídnout lepšího, aby nemuseli utíkat z města? Když dáte lidem takovou nabídku, máte vysokou šanci je přesvědčit. Pěší a dopravní dostupnost a neuvěřitelná pestrost nabídky vás spíše přesvědčí. U nově budovaných pražských čtvrtí, jako je Nákladové nádraží Žižkov, Bubny nebo jih Smíchova, se jen bojím, že jim budou chybět dostupné městské byty. Jsou navrženy dobře a nabídnou vyšší kvalitu městského života, ale nebudou sociálně pestré a udržitelné.

Povídal jsem si o tom s pražským náměstkem pro územní rozvoj Petrem Hlaváčkem, který vysvětloval, že srovnání s Vídní jsou složité, protože tam mají stoletou zkušenost s politikou městského bydlení. U nás jsme pár let zpátky privatizovali byty. I proto

zdůrazňoval, že ty současné kontribuce jsou velký krok. Jinými slovy ta společenská poptávka je tam jiná než u nás.

Pomalů se to posouvá, je to vývoj. Je ale potřeba lepší osvěta na všech úrovních. Dokud není poptávka, dokud to lidé nebudou chtít, ani politici a developéři nebudou mít potřebu si komplikovat život. Vzdělávání, vysvětlování a interpretace různých příčin a následků chování obyvatel měst jsou, myslím, klíčem k postupnému posouvání se k udržitelnějším městům a k vyšší kvalitě života. Na kvalitu života lidé slyší víc. Nebliká vám u toho hned červená kontrolka jako u již zprofanovaného slova „udržitelnost“.

Právě. Bavíme se o tom v době, kdy je na vzestupu vzpoura vůči podobné politice. U nás to symbolizují Motoristé, v Americe Trump. Politika, pro kterou jsou slova jako „udržitelnost“ sprostá a auto je často symbolem odporu.

Já si myslím, že dobré je to vysvětlovat v souvislostech a nečernobíle. Současné ale vždy když nastane krize, objeví se spasilé, kteří mají jednoduchá, nefunkční řešení. A také lidé, kteří vnímají svět jako komplexní a složitý systém, kde vše se vším souvisí. Za mne je nejjednodušší vzít nevěřícího Tomáše do Vídně. Vztít třeba Motoristy do hezké nové vídeňské čtvrti a ukázat jim tu vysokou kvalitu života. Chceme ukázat a diskutovat skvělé již realizované a dobře fungující příklady, které mají potenciál zvednout společenskou poptávku po lepších řešeních. Z mé zkušenosti jsou účinnými nástroji osvěty i působení na emoce pomocí vhodných uměleckých prostředků a forem v kombinaci s osobním zážitkem. Vezměte si třeba ochranu přírody – to je přece obrovsky konzervativní hodnota. Není konzervativnější hodnota než ochrana přírody a života. Nálepkovat strany, které se tím zabývají, ať už jsou to Zelení, nebo jiní, jako nezodpovědné progresivisty, je naprosto zavádějící zkratka.

Někdy stavíme hradby a příkopy i v okamžicích, kdy nám jde o stejnou věc. Ať už je to důraz na zdravé prostředí, kvalitní potraviny, rodinu a dobré mezilidské vztahy, nebo konkurenceschopný průmysl, který za sebou nezanechává spoušť. To všechno se odehrává v podobném hodnotovém rámci. Stejně tak jako pestrost – příroda je pestrá a čím je pestřejší, tím je schopnější přestát náhlé krize. A je jedno, jestli je to amazonský prales, nebo město. Příkladem může být americký Detroit, který vsadil na jednu kartu, neinvestoval dostatečně do univerzit. A nakonec zkrachoval, protože jeho průmysl nebyl dost pestrý a odolný – vše vsadil jen na montování aut.



PROKOP VODRÁŽKA
redaktor