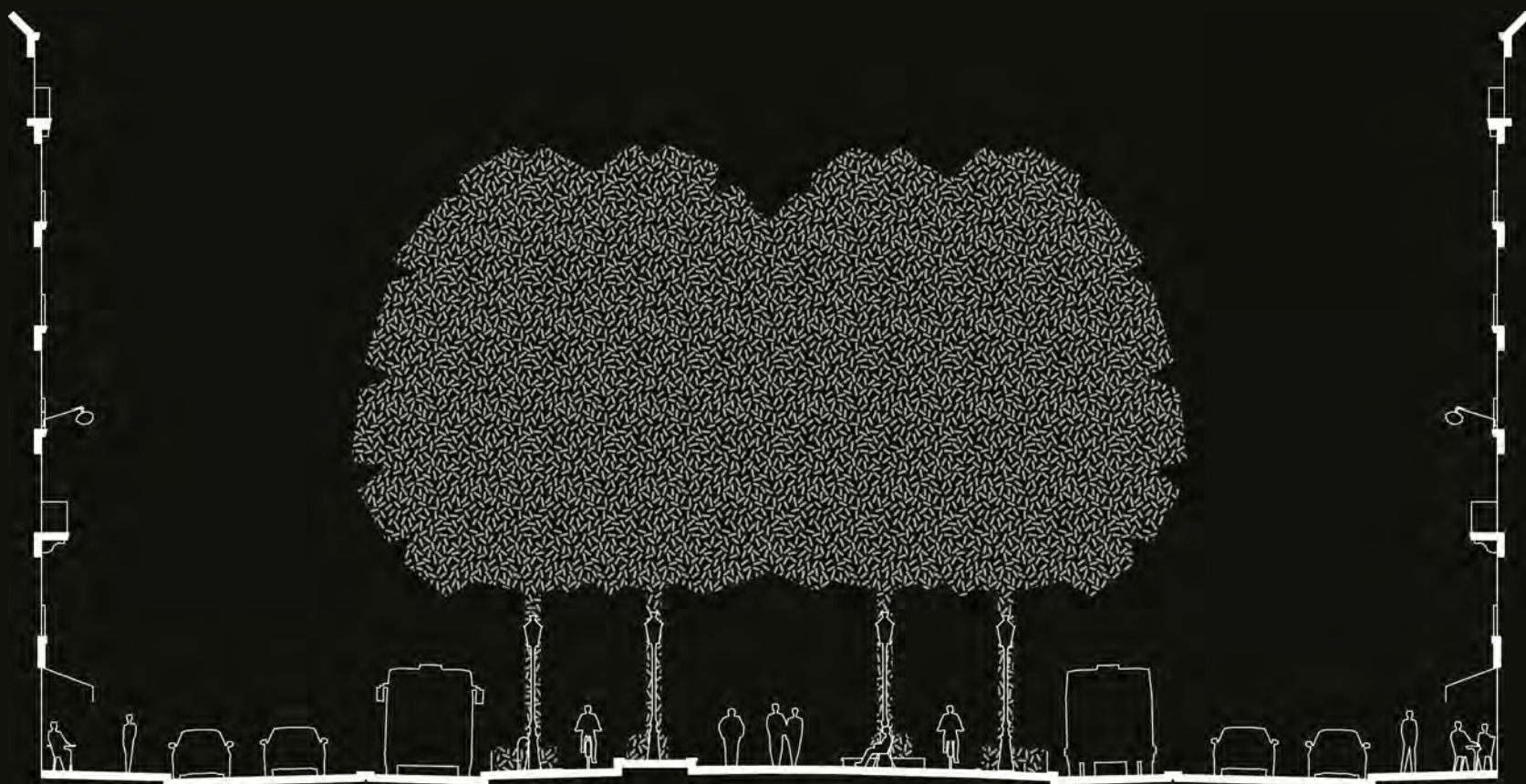


Ulice • Dominik Aleš

Inspirativní městské třídy
světových metropolí



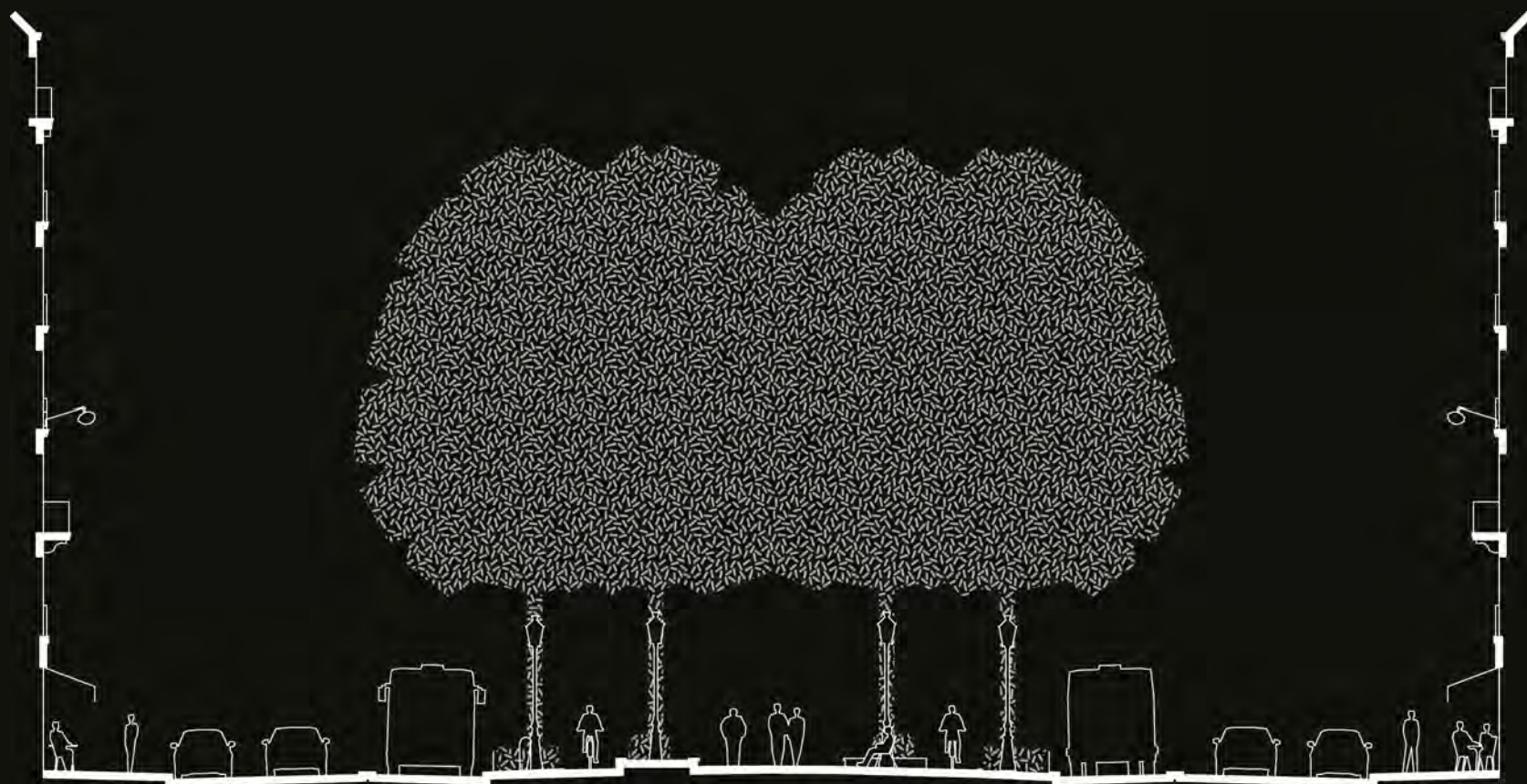
Dominik Aleš (*1983)

je absolventem Fakulty architektury ČVUT v Praze, kde také obhájil doktorandskou práci zabývající se otázkou obytné kvality ulic. Během studií i následné praxe strávil několik let na zahraničních pobytech v Paříži, Benátkách, USA a Ekvádoru, které se odrážejí v jeho zájmu o veřejný prostor. V Praze působil v Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy mimo jiné jako vedoucí Kanceláře podpory území. Během pobytu v Ekvádoru vedl architektonický atelier na tamější Universidad Central. Nyní spolupracuje s pražskou fakultou architektury na programu celoživotního vzdělávání a působí ve společnosti Metrostav Development jako vedoucí projektů. Vedle toho je autorem několika urbanistických studií, návrhů veřejných prostranství a realizovaných menších staveb.

Zoe a Arturovi

Ulice • Dominik Aleš

Inspirativní městské třídy
světových metropolí



Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

Dominik Aleš

Ulice

Inspirativní městské třídy světových metropolí

Vydala Grada Publishing, a.s., U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz, tel.: +420 234 264 401
jako svou 8675. publikaci

Ilustrace na obálce autor

Fotografie v textu autor, Michal Volf (s. 36, Chicago),
Ruth Vasco (s. 60, Quito), Nuria Benítez (s. 226, 230, 231)

Ilustrace v textu autor

Odpovědná redaktorka Alice Zavadilová

Grafická úprava a sazba Martin Dubský, Dominik Aleš

Jazyková korektura Pavlína Zelníčková

Počet stran 232

První vydání, Praha 2023

Vytiskla tiskárna FINIDR, s.r.o.

© Grada Publishing, a.s., 2023

Cover Design © Grada Publishing, a.s., 2023

ISBN 978–80–271–7038–8 (pdf)

ISBN 978–80–271–2450–3 (print)

Vydání knihy podpořila firma



**Metrostav
Development**

Obsah

Předmluva	7	Cours Mirabeau	92
		Boulevard Victor Hugo	98
		Rue Alphonse Karr	104
		Adrásy út	110
		Kastanienallee	116
Úvod	8		
		Promenákový profil	123
Co nás učí ulice	18	La Rambla	124
Trasování ulice	20	Avinguda Diagonal	132
Šířka ulice	24	Rambla del Poblenou	138
Profil ulice	27	Boulevard de Clichy	144
Chodník	28	Boulevard des Batignolles	150
Vozovka	32	Avenue de France	156
Veřejná doprava	35		
Cyklostezka	40	Mediánový profil	163
Parkování	46	Ringstraße	164
Stromořadí	50	Adrásy út	172
Střední dělicí pás (medián)	56	Passeig de Gràcia	180
Zelený pás	58	Boulevard Leopold II	188
Předzahrádky	60	La Canebière	194
Podloubí	62	Prinsengracht	200
Fazóna ulice	64		
Měřítka	66	Sdílený profil	207
Typologie uličních profilů	68	Avenue Jean-Médecin	208
Shrnutí	75	Rue Princesse Caroline	214
		Via Giuseppe Garibaldi	220
Chodníkový profil	79	Calle 5 de Mayo	226
Boulevard Saint-Germain	80		
Boulevard de Magenta	86	Poděkování	232

Předmluva

Docela určitě lze bez velké nadsázky říct, že města jsou extrémně kondenzovanou krajinou. Mezi nejkrásnější patří ta, kde je paměť původní krajiny stále přítomná a je rozpoznatelná nejen mentálně, ale i fyzicky. S jistotou to mohu tvrdit o Praze a všiml jsem si toho i v Římě. Procházením ulic, spočinutím na náměstích či bloumáním po nábřežích se dokážeme nořit hluboko do historie a původu města. Dokonce si dokážeme představit, že kdyby zmizelo všechno uměle člověkem vytvořené, stojíme v krajině, ale nejsme v ní ztraceni. Nekráčíme po ulici, ale po cestě, nesměřujeme k náměstí, ale k rozcestí a cítíme, že terén pod našima nohama nám není cizí. Kolem nás nejsou domy a parky, ale lesy, pole, louky, meze a úvratě.

Dobré ulice jsou prostě jen bohatě strukturované cesty. Mohou být přímé, rovné, klikaté i zalamované, úzké, široké i pulzující. Z kontextu jejich vedení neomylně rozpoznáváme, jestli jsou hlavní, vedlejší, či pouhé spojky. Když vzbuzují pocit, že jsou poctivé a pravdivé jako

cesty v krajině, dávají nám zakoušet známé bezpečí, spolehlivost v orientaci, nezklamou ve vedení, přinášejí nám radost z pohybu a podporují naši existenční jistotu. Neomylně vedou odněkud někam. Takové ulice se hluboko vrývají do našeho vědomí, vytvářejí v něm jakousi strukturu, která není nepodobná mapě, umožňují nám identifikaci s prostředím a ukotvují v něm naše bytí.

Je-li přijatelné přirovnání z úvodu, že města jsou kondenzovanou krajinou, pak neodmítneme ani příměr, že ulice jsou kondenzovanými cestami. Pro velkou koncentraci lidí a jejich pohybů musejí být prostorově uspořádány tak, aby se do nich vešly všechny jevy sociálních kontaktů. Ulice, které nepřestaly být cestami, ale zároveň se staly vyhledávaným dějištěm městského společenského života, jsou popsány v této knize. Nechť slouží jako vzácné příklady pro inspiraci tvůrcům veřejného prostoru.

Josef Pleskot

Úvod

Hlavní důvod, proč vůbec máme naše města, je myslím odvěká lidská potřeba kontaktu s jinými lidmi. Vzájemná pomoc, směna zboží či idejí, společné budování velkých projektů, to vše je mnohem snazší, když jsou si lidé blízko. Jednotlivci nacházejí ve městě více příležitostí k vlastnímu uplatnění, k navazování nových vztahů či k zapojení do veřejného života. Pro společnost jako celek je pak toto nakupení lidí hybnou silou jejího rozvoje. Hospodářské inovace či kulturní a společenské proměny přišly na svět většinou ve městech, a to právě díky koncentraci, konfrontaci a synergii různých myšlenek.¹ Města jsou tu proto, abychom se potkávali. Jsou to místa lidské interakce.

Tato interakce v sobě zahrnuje celou řadu nejrůznějších forem osobního setkávání, od trávení volného času s přáteli přes společnou práci v zaměstnání či pracovní schůzky, nakupování všemožného zboží a služeb až po účast na kulturních či politických událostech. Patří sem také setkání nahodilá, kdy se člověk dostává do neplánovaného kontaktu s lidmi okolo sebe nebo je třeba jen mimoděk pozoruje a má přitom možnost vnímat osoby z jiných společenských a kulturních kruhů a vykouknout tak z bubliny svých obvyklých kolektivů. Důležitá je pro nás i prostá přítomnost mezi ostatními, která nám dodává

hřejivý pocit, že jsme součástí společenství, že tu nejsme sami.

Mnohé z těchto mezilidských kontaktů jsou neodmyslitelně spjaté s veřejným prostorem. Venku mimo zdi soukromých budov se typicky odehrávají ona nahodilá setkání. Kulturní a politické shromáždění také často probíhá na veřejnosti. Hrana veřejného prostoru, kterou z velké části představují fasády domů, je zase typickou živnou půdou pro obchodníky, kteří zde mohou prezentovat a nabízet své služby široké veřejnosti cirkulující okolo. A pokud je veřejný prostor příjemný a bezpečný, mnoho lidí vyrazí ven i na své osobní schůzky.

Veřejný prostor by proto měl být uzpůsobený ke všem těmto aktivitám. Abychom se jich však mohli účastnit, potřebujeme se na příslušná místa umět dostat. A je to opět veřejný prostor, kudy se po městě nejčastěji pohybujeme. Setkávání a přeprava jsou dvě poměrně odlišné úlohy veřejného prostoru, jež musí plnit současně.

V rámci veřejného prostoru jsou cestami mezi jednotlivými místy ve městě právě ulice. Jejich posláním

je proto přesun lidí a zboží. Zároveň je ale sama ulice místem, nebo lépe řečeno souvislou řadou nekonečného množství míst, z nichž každé může být cílem naší cesty nebo místem zastavení, místem setkání či střetnutí s někým druhým, zkrátka místem interakce. V síti veřejného prostoru zaujímají ulice zpravidla největší podíl plochy a největší délku rozhraní s neveřejným prostorem,² čili jejich podíl na zprostředkování lidské interakce nelze podceňovat. Ulice musí umožnit pohyb a současně vybízet k zastavení.

Město je jako živoucí organismus, jehož životem je setkávání lidí. Pohyb tento organismus prokrvuje a udržuje při životě. Pokud ovšem z nějakého místa vymizí lidský kontakt a zůstane jen pohyb sám, pak se toto místo stává odumřelou tkání, kudy lidé a zboží jen tranzitují, aby se dostali k cílům svých cest, jež jsou díky tomu zákonitě více vzdálené, což v důsledku jen vyvolává větší potřebu přesunů. Organismus v takovém případě neroste, ale bobtná. Stává se neohrabaným a těžkopádným, v jistém smyslu nemocným. Zdravý organismus jednoduše musí být živý v každém svém místě.³

V uliční síti města najdeme ulice, které mezi ostatními vynikají. Jsou spojnicemi v nadlokálním měřítku a teprve na ně se napojuje místní síť ulic. Jako hlavní tepny do sebe svádějí dopravu a převádějí ji na delší vzdálenosti a stejně tak se do nich přirozeně stéká a koncentruje i život z přilehlého okolí.⁴ Mohli bychom je nazvat hlavními ulicemi, které se vyjímají mezi ostatními ulicemi vedlejšími.⁵ A právě v těchto ulicích je poptávka po pohybu a současně po lidské interakci nejvyšší. A bývá někdy těžké obě potřeby skloubit, pokud se sejde více požadavků, než je jeden prostor s danou dimenzí

schopen unést. Jde nicméně o dvě strany téže mince, které od sebe nejde oddělit. Způsobilstv hlavní ulic jak pro přesuny napříč městem, tak pro setkávání lidí není náhodná a nelze ji některé z ulic direktivně naordinovat. Vyplývá z geometrie celkové struktury uliční sítě.⁶ Ulice nabízející dobrá propojení budou zkrátka přirozeně přitahovat více lidí. Někteří tudy pojedou autem, jiní sem zamíří na zastávku veřejné dopravy, někteří tudy půjdou pěšky buď do jednoho z domů, anebo k odbočce do jedné z vedlejších ulic, a to proto, že je to nejpřímější cesta – tedy nejkratší nebo přinejmenším nejsnáze zapamatovatelná. Zvýšené množství lidí sem pak přiláká obchodníky. Další lidé k nim přijdou nakupovat. A někteří sem nakonec přijdou jen proto, že je tu na co koukat, že je příjemné být mezi lidmi.⁷

Kromě toho mají hlavní ulice ještě jednu důležitou roli. Významně se podílejí na naší myšlenkové abstrakci města – tzv. obrazu města. Hlavní ulice totiž často spojují jiné výrazné body, které si pamatujeme, a mnohdy také oplývají nějakou specifickou atmosférou, která jim propůjčuje nezaměnitelnou identitu. Díky tomu se stávají zapamatovatelnými. Nosíme je pak ve své hlavě jako místa mající pro nás určité významy – umíme si zkrátka takové lokality vybavit a něco konkrétního si za nimi představit. Stávají se fenoménem, ke kterému si tvoříme osobní a emoční vztah. A tím, že tyto hlavní ulice spojují jiná obdobně zapamatovatelná místa, jako například různá náměstí či výrazné křižovatky, pomáhají v hlavě propojovat jednotlivé části města do jednoho celku, tvoří jeho kostru, a náš obraz města se tím stává pevnější, uchopitelnější a srozumitelnější. Dobrý pojem o městě v člověku posiluje pocit klidu a bezpečí, dává nám jistotu, že nejsme ztraceni.⁸ V žádném prostředí, ať

už je jím krajina, město, univerzitní kampus, nebo dům, se necítíme dobře, pokud se ani po delší době v místě neorientujeme, pokud nemáme jasno v tom, co nás čeká za rohem. Pevný obraz města nám pomáhá cítit se ve městě jako doma. A skládá-li se obraz města z prvků, k nimž chováme pozitivní vztah, budeme mít tento domov rádi.

Myslím si tedy, že hlavní ulice mají ve městech tyto tři základní úlohy:

1. jsou to fenomény, které budují obraz města;
 2. jsou to místa, kde se střetáváme s jinými lidmi;
 3. jsou to cesty, kudy se po městě pohybujeme.
- Pokud se hlavním ulicím daří dobře hrát všechny své role, bude lépe vzkvétat celá obec.

Ulicí se v této knize rozumí tradiční ulice po stranách vymezená frontami domů, nikoliv jakákoliv městská cesta určená pro dopravu. Ve městě existují cesty obestavěné domy a také cesty v otevřeném prostoru, jako tomu bývá v modernistických sídlištích. Těm jsme si také navykli říkat ulice, ale z hlediska typologie veřejného prostoru jde o něco jiného. Jsou to spíše zpevněné cesty v parku, protože veřejným prostranstvím tu není jen cesta sama, ale i plocha okolo.⁹ Je zajímavé všimnout si etymologického rozdílu mezi pojmy označujícími ulici v různých jazycích. Zatímco slova odvozená z latiny jako *strada*, *strasse*, *street* vycházejí z označení cesty zpevněné,¹⁰ slovanská slova *ulice*, *ulica*, *ulitsa* se odvinula od ideje cesty sevřené.¹¹

V knize je záměrně pracováno s označením hlavní ulice, a nikoliv bulvár, třída či *avenue*, protože tato slova nesou významy více specifické. Termín bulvár, původně označující hradební konstrukci, pochází z Paříže, kde se takto pojmenovávaly široké ulice vybudované na místě zbouraných hradeb,¹² později i další koncentricky vedené velké ulice.¹³ *Avenue* znamená cestu směřující k nějakému místu¹⁴ a pojem se používal k označení širokých ulic směřujících do centra města nebo k významnému monumentu.¹⁵ Třída, přestože se považuje za překlad slova *avenue*, má jiný etymologický původ a označuje ve skutečnosti ulici, která „třídí“ městské čtvrtě.¹⁶ To odpovídá pojmu hlavní ulice v pojetí této knihy. Nicméně v běžném jazyce bychom se zdráhali jako třídu nazvat gotickou úzkou a křivolakou spojnici hlavního náměstí s hradební bránou,¹⁷ která však bez problému může být stále zahrnuta mezi „hlavní ulice“.



Hlavní ulice jako fenomén budující obraz města (La Rambla, Barcelona)



Hlavní ulice jako místo lidské interakce (Fifth Avenue, New York)



Hlavní ulice jako cesta městem (boulevard Saint-Germain, Paříž)

Tato kniha se bude zabývat hlavními ulicemi. Jak jsem už naznačil v předchozím textu, věřím, že jsou pro město hodně důležité. Měly by tvořit dobrou síť pro pohyb městem, aby byla jednotlivá místa lépe dostupná. Měly by být zapamatovatelnými nitkami v myšlenkových mapách města, aby posílily jeho srozumitelnost a usnadnily orientaci. A měly by být prostorem obchodu a služeb a setkávání lidí podobně jako náměstí, aby tato náměstí jakožto ohniska městského života nebyla izolovanými ostrovy, ale naopak aby byla propojena v jednu pulzující pavučinu, kde intenzita života v různých částech sice kolísá, ale nikdy nevyhasne.

Bylo by dobré, kdyby všechny tyto tři požadavky splňovala většina hlavních ulic. Bohužel tomu tak není ani zdaleka. Přesto se ale najdou příklady, kdy člověk přijde do ulice a je ohromen její silou. Kdy ulice budí chuť zastavit se a rozhlédnout se. Kdy je ulice místem, o kterém mohu vyprávět. Až se z toho kolikrát tájí dech. To pak člověka těší, nebo dokonce baví v takové ulici být. Některé ulice jsou pro svá města vyloženě fenoménem, na něž jsou jeho obyvatelé hrdí a rádi se ostatním takovou ulicí pochlubí. O takové hlavní ulice bychom měli usilovat.

V této knize uvádím ulice, které na mě právě takto působí. Posledních patnáct let jsem mnoho ulic pozoroval a dokumentoval a našel jsem v nich přitom spoustu inspirace. Ty, které mě oslovily nejvíce, si tady dovoluji představit blíže, aby mohly případně inspirovat i ostatní. Některé prezentované ulice jsou opředeny neopakovatelnou aurou své vlastní pověsti a na jejich kvalitě se jistě podílí i celková kultura města. Nicméně věřím, že za mnohé své kvality vděčí prostému fyzickému

řešení a to jsou kvality opakovatelné a přenositelné. Právě zde je možné hledat impulzy pro nové návrhy jiných ulic.

Podobnou práci vytvořil v minulosti Alan B. Jacobs, který se ve své knize *Great Streets* zabýval všemi typy ulic, nikoliv přímo hlavními ulicemi a mimo jiné představil svůj výběr těch nejlepších. Jacobs se zkoumáním ulic snažil hledat odpověď na otázku, čím to je, že některou ulici vnímáme jako skvělou a jinou nikoliv. Co v ulici způsobí, že se stane místem, kde lidé chtějí být. V čem tkví její skvělost. A přesněji – které fyzické a prostorové charakteristiky ulice, jež můžeme vědomě ovlivnit, přispívají k této skvělosti. Svou knihu Jacobs uvádí vysvětlením, proč se vlastně do takové práce pustil. Ví, že řada kolegů se zdráhá vyslovit se konkrétně k tomu, jaké charakteristiky jsou pro kvalitu ulice určující. Říká, že samozřejmě nedokáže stanovit, jak silnou roli v našem dojmu hrají fyzikální charakteristiky vedle těch společenských a ekonomických. Zároveň ale odmítá rezignovat na otázku, které fyzické řešení je lepší než jiné. Trefně poukazuje na to, že nemá žádný smysl říkat architektovi, jenž se právě rozhoduje o podobě ulice, že na jeho rozhodnutích vlastně nezáleží. Jistěže záleží.¹⁸ Jacobs na základě svých pozorování nakonec došel k definici několika klíčových vlastností ulice, které u těch nejlepších ulic nikdy nechybějí. Formuloval je dostatečně obecně na to, aby jich bylo možné dosáhnout různými formami, nicméně nějakým způsobem je třeba naplnit je všechny bez výjimky, jinak nelze hovořit o „skvělé ulici“. Těmito základními atributy pro Jacobse jsou: příjemná chůze, fyzický komfort, zřetelné vymezení prostoru ulice, dostatek podnětů pro oko, propojení se světem za zdmi domů, souznění jednotlivých budov, kvalita materiálů

a detailů, údržba a čistota a k tomu kouzlo dobrého návrhu. Detailněji tyto požadavky rozvádím v poznámce pod čarou na konci kapitoly.¹⁹

Při nahlédnutí do práce jiných autorů je možné Jacobsův přístup docela dobře verifikovat. Jan Gehl ve svých požadavcích na kvalitu veřejného prostoru uvádí velmi podobná témata. Stejně tak William H. Whyte, který definoval regulativy pro utváření newyorských plazas, využíval obdobné principy. Anebo do třetice Matthew Carmona ve své analýze londýnských high streets dochází k doporučením založeným na stejné filozofii.²⁰

Osobně tyto požadavky na kvalitu určitě považuji za správné. Je to něco, co by mělo být jaksí vytknuto před závorku při jakémkoliv návrhu ulice. V případě těch hlavních ulic mě ale zajímá ještě trochu větší detail. U hlavních ulic bývá často nesnadné v rámci omezené šířky ulice sladit požadavky na dopravu s požadavky na městský život a k tomu ještě vtisknout ulici zapamatovatelný jedinečný ráz. Velký díl celkového řešení spočívá vedle užitých materiálů a mobiliáře v navrženém uličním profilu, jinými slovy v uspořádání a dimenzích chodníků, vozovky, cyklostezky, stromořadí a podobně. Uliční profil je předmětem návrhu a rozhodování při jakékoliv rekonstrukci ulice či zakládání ulice nové, přičemž pak významně ovlivňuje její charakter a také spektrum dějů, které se následně v ulici mohou odehrávat.

Ulice, které prezentuji v této knize, považuji za velmi inspirativní zejména z hlediska jejich uličních profilů. Jejich uspořádání slouží dobře dopravě i lidské interakci, a k tomu ještě propůjčuje ulici jedinečnou identitu. Každá ulice je v knize prezentována ve stejném měřítku v řezu a půdorysu, aby bylo možné ulice mezi sebou efektivně porovnávat. Dále je vždy uveden stejný výčet měřitelných charakteristik a nadto několik fotografií a dalších postřehů.

Prezentované příklady by měly posloužit jako inspirace, jaké všemožné skladby je možné při návrhu ulic zvažovat. To by mohlo nalézt uplatnění zrovna v českém prostředí, kde je patrná mimořádně chudá paleta obvykle užívaných řešení. A v případě, že by vyobrazené příklady chtěl někdo využít při vytváření vlastního návrhu uspořádání nějaké ulice, pak by mu okótované řezy mohly usnadnit jeho úvahy také tím, že ukazují, kolik místa si to či ono řešení žádá.

Ještě před samotnou prezentací výběru těch nejlepších ulic shrnuji na následujících stránkách ponaučení, které jsem si z dokumentování a pozorování těchto a mnoha dalších ulic odnesl. Po dílčích tématech rozebírám jednotlivé složky uličních profilů, přičemž se snažím z poznatků z různých míst abstrahovat to podstatné a společné. Uvádím aspekty návrhu ulic, které vnímám jako důležité a jejichž zvážení by nemělo být opomenuto. A dávám k dispozici pár doporučení, jak lze řešit některé standardní situace.

- 1 JACOBS, Jane. *Ekonomie měst*. 1. vyd. v češtině. Brno: MOX NOX, 2012 (původní vydání 1970), s. 12–42. ISBN 978-80-905064-1-1.
- 2 Ve městech v USA zaujímá uliční prostranství obvykle 25–35 % ze zastavěného území; viz JACOBS, Allan B. *Great Streets*. 1. vyd. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1995, s. 6. ISBN 978-0-262-60023-1.
V digitální mapě Prahy byla autorem měřena délka uličních front v rámci blokové zástavby kompaktní části města. Uliční frontou se rozumí obvodová linie stavebních bloků. Podle měření připadá na hlavní ulice až čtyřikrát větší délka uličních front než na všechna náměstí a plácky na stejně vymezeném území. V případě započtení všech ulic, nejen těch hlavních, by byl poměr samozřejmě ještě řádově vyšší.
Pozn.: Metodika vymezení „hlavních ulic“ je upřesněna níže v poznámce pod čarou č. 5. Digitální mapa Prahy je dostupná na www.geoportalpraha.cz/cs/data/otevrena-data/seznam.
- 3 Nezbytnost obytného prostředí v každém místě města blíže rozvádějí autoři výzkumného projektu zpracovaného na Fakultě architektury ČVUT v Praze; viz JEHLÍK, Jan, PLOS Jiří. *Metodika zadávání územních plánů [A] Koncepce a návrh / Monografie týmu hlavního řešitele*. 1. vyd. Praha: České vysoké učení technické v Praze – Fakulta architektury, 2015, s. 38, 61, 82, 119. ISBN 978-80-01-05702-5.
- 4 CARMONA, Matthew. *London's local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors*. Elsevier Ltd, 2015, s. 5–9.
- 5 Rozdělení ulic do dvou kategorií (hlavní a vedlejší) je dělení dichotomické. U většiny ulic je intuitivně zřejmé, do které kategorie má být zařazena. Je ale také mnoho méně zřejmých případů, takže je třeba definovat jednoznačná kritéria třídění. Existuje asi více smysluplných možností, jak kritéria definovat, podle čehož může být výsledek třídění vždy mírně odlišný. Dobře použitelný soubor kritérií dříve představila disertační práce autora, která hlavní ulici definuje jako tu, pro níž platí současně dvě podmínky:
1. Je součástí spojnice více čtvrtí nebo tvoří hranici mezi čtvrtěmi.
2. Vyjímá se mezi okolními ulicemi alespoň v jednom z uvedených strukturálních parametrů: šířka, délka, přímost, průběžnost, směr.
Viz ALEŠ, Dominik. *Metodika hodnocení kvality hlavních ulic*. Disertační práce. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav urbanismu, 2018, s. 33–35.
- 6 HILLIER, Bill. *Space is the Machine. A configurational theory of architecture*. London: Space Syntax, 2007, s. 111–137. ISBN 978-0-9556224-0-3.
- 7 Lidskou přirozeností je vyhledávat přítomnost jiných lidí; viz GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, o. p. s., s. 19–29, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
- 8 LYNCH, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1960, s. 5. ISBN: 978-0-262-62001-7.
- 9 ALEŠ, Dominik. *Metodika hodnocení kvality hlavních ulic*. Disertační práce. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav urbanismu, 2018, s. 38.
- 10 *Online Etymology Dictionary*, 2023 [online]. [Cit. 30. 9. 2023]. Dostupné z: <https://www.etymonline.com/search?q=street>.
- 11 REJZEK, Jiří. *Český etymologický slovník*. 3. vyd. Voznice: LEDA, spol. s r. o., 2015. ISBN 978-80-7335-393-3.
- 12 REJZEK, Jiří. *Český etymologický slovník*. 3. vyd. Voznice: LEDA, spol. s r. o., 2015. ISBN 978-80-7335-393-3.
- JACOBS, Allan B., MACDONALD, Elizabeth, ROFÉ, Yodan. *The Boulevard Book. History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*. 3. vyd. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 2002, s. 74. ISBN 978-262-60058-3.
- 13 V počátcích Haussmannovy přestavby Paříže v 50. letech 19. století se pojem boulevard (bulvár) začal používat pro různé nově proražené velké ulice (např. boulevard de Strasbourg). V roce 1860 komise pro nomenklaturu stanovila, že jako boulevard se napříště budou označovat jen velké ulice vedené koncentricky (Wikipedia, 2023 [online]. [Cit. 30. 9. 2023]. Dostupné z: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Boulevard>).
- 14 *Online Etymology Dictionary*, 2023 [online]. [Cit. 30. 9. 2023]. Dostupné z: <https://www.etymonline.com/search?q=avenue>.
- 15 *Wikipedia*, 2018 [online]. [Cit. 15. 1. 2018]. Dostupné z: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Avenue>.
- 16 REJZEK, Jiří. *Český etymologický slovník*. 3. vyd. Voznice: LEDA, spol. s r. o., 2015. ISBN 978-80-7335-393-3.
- 17 Pojem třída podle *Slovníku spisovného jazyka českého* znamená „široká hlavní ulice“. To znamená, že může existovat i úzká hlavní ulice, kterou pojem třída nezahrnuje; viz Ústav pro jazyk český Akademie věd České republiky / HAVRÁNEK, Bohuslav a spol., 2011. *Slovník spisovného jazyka českého* [online]. [Cit. 30. 9. 2023]. Dostupné z: <http://ssjc.ujc.cas.cz>.
- 18 JACOBS, Allan B. *Great Streets*. 1. vyd. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1995, s. 6–8. ISBN 978-0-262-60023-1.
- 19 Klíčové vlastnosti „skvělé“ ulice podle Alana Jacobse (viz JACOBS, Allan B. *Great Streets*. 1. vyd. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1995, s. 270–292. ISBN 978-0-262-60023-1):
1. Příjemná chůze: Při chůzi potkáváme a vnímáme jiné lidi, je to základní způsob socializace všedního dne. Příjemná chůze je proto základním předpokladem dobré ulice. Aby byla chůze příjemná, musí být lidem umožněno jít různými tempy, to znamená nejít v davu a také na druhou stranu nejít po ulici sám. Kromě toho se musejí lidé při chůzi cítit bezpečně, zejména před automobilovou dopravou.
2. Fyzický komfort: Na ulici nám musí být fyzicky příjemně. Potřebujeme najít stín v horkém letním dni či naopak slunce, když je chladno. Je nežádoucí stahovat do ulice silné větry. Ulice musí být uzpůsobena místnímu klimatu.
3. Vymezení prostoru: Ohraničení prostoru ulice pomocí fasád, zdí nebo někdy i stromů musí udržet oči na ulici i v ulici a tím z ní vytváří místo. Aby vymezení fungovalo, je třeba zajistit určitý poměr mezi výškou fasád a šířkou mezi nimi. V tomto případě na základě studií jiných autorů i svých vlastních Jacobs uvádí konkrétní požadavek, že poměr výšky ku šířce nemá překročit relaci 1 : 2, ideálně 1 : 1. Pokud mají budovy v uliční frontě mezi sebou rozestupy, pak by měly být co nejtěsnější, jinak se hrana prostoru rozplývá.
4. Atrakce pro oko: Oči člověka se potřebují neustále pohybovat. Při běžných lidských aktivitách se ohnisko pohledu mění až stokrát za minutu. Kvalitní ulice proto musí nabízet oku neustále dostatek nových podnětů. Spolehlivými atraktory jsou stromy se svými mihotajícími se listy, také okna, dveře a členité fasády budov a samozřejmě lidé okolo.

5. Transparentnost hran: Ulice potřebuje kontakt se světem za zdmi domů. Ideální jsou otevřené či průhledné vstupy a výlohy obchodů. V rezidenčních ulicích mohou podobnou funkci zastat alespoň okna v přízemí, která dají pocit, že za zdmi někdo bydlí.
 6. Souznění budov: Budovy okolo ulice by měly pasovat jedna ke druhé. Neusilují o to, vyniknout mezi ostatními, ale naopak se snaží dobře zapadnout a spoluutvářet sladěný celek.
 7. Kvalitní materiály a detaily: Důležitý je vhodný výběr mobiliáře a povrchů. Nesmí docházet k jejich předčasné degradaci. Řemeslné zpracování je třeba udržet na vysoké úrovni.
 8. Údržba a čistota: Mnohdy přehlížená, ale pro uživatele ulice klíčová je dobrá údržba. Povrchy a prvky na ulici je nezbytné udržovat po celou dobu v čistotě a dobrém technickém stavu. Samotné naplnění uvedených požadavků však stále skvělou ulici nezajistí. Na závěr je ještě nezbytné kouzlo dobrého návrhu. Všechny jednotlivé dílky, nejrozumnější partikulární požadavky, to vše je třeba skloubit do společného harmonického celku.
- 20 ALEŠ, Dominik. *Metodika hodnocení kvality hlavních ulic*. Disertační práce. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav urbanismu, 2018, s. 52–56.

Co nás učí ulice

Při pozorování dobrých ulic se můžeme naučit mnohé o tom, jak k jejich řešení přistupovat. Některé aspekty se opakují, některé principy jsou platné napříč různými lokalitami. Pokusím se v následujících kapitolách zformulovat obecná ponaučení, která si odnáším ze studia hlavních ulic – těch prezentovaných v této knize i mnoha dalších.

Nejprve se zmíním o trasování hlavních ulic a o jejich dimenzích. To je něco, co člověk upotřebí v případě navrhování nové čtvrti, při zakládání nových ulic. Později už jde o neměnnou danost. Při rekonstrukcích můžeme proměňovat profil, ale směřování a šířku ulice už většinou ovlivnit nelze. O to víc bychom měli vnímat zodpovědnost při rozhodování o vytyčování nových ulic, protože tím ovlivníme město na další staletí.

Následně se budu věnovat poznatkům o uličním profilu. Postupem času jsem došel k přesvědčení, že určitá řešení a principy vedoucí ke kvalitním výsledkům lze v této oblasti abstrahovat. Věřím, že má smysl snažit se takové principy pojmenovat. Naopak ničemu nepomáhá zarytě opakovat, že kvalitní návrh ulice je výsostným produktem kreativní myšlenky, kterou nelze postihnout v racionálním diskurzu.

Něco jiného je návrh domu nebo urbanistický návrh čtvrti. V případě návrhu domu se otevírá nekonečné množství možných řešení, kdy výsledný návrh skutečně vychází z jedinečných myšlenkových pochodů autora. Vrstvením jeho zkušeností, znalostí a osobního přesvědčení v kombinaci s okolním kontextem a zadáním se architekt ve svém nitru snaží najít dokonalý výtvor. Ten je pak z podstaty věci vždy osobitý a neopakovatelný.

U urbanistických návrhů městských čtvrtí či obecně městské struktury jde pro změnu o jedinečnost a neopakovatelnost řešené lokality a celého okolního města. Vedle zkušeností a znalostí autora je v tomto případě nezbytné především mimořádně citlivé a pokorné porozumění místu. Dobrý urbanistický návrh není nápaditým a originálním autorským dílem, nýbrž geniálním objevem, který ve spleti daností příslušného území dokáže vyjevit to správné řešení, jež si žádá místo samo. Tento proces hledání a jeho výsledek jsou nerozlučně spjaty s konkrétní lokalitou a na jiné situace je aplikovat nejde.

Vedle toho se odvážím tvrdit, že při návrhu ulic, respektive uličních profilů není zapotřebí mimořádných nápadů či objevů, ale lze se v mnohem větší míře opřít o empirické znalosti a dobrý návrh postavit na nich.

Pár vybraných ulic v rámci města může být výstřelkem neotřelé kreativity, ale ani to není nutné. Ulice jako taková nemá být přehlídkou originality autora. Má být spíše kvalitním jevištěm, které umožní tvůrčí divadelní hru, jakou zde budou dennodenně sehrávat její uživatelé. Nejde o neotřelost řešení, ale o pestrost dějů, které se zde budou odehrávat. Ulice je lineární prostor, jejím původem je cesta, která je tak vtisknuta do její DNA. Je proto zcela normální a obvyklé, že interiér ulice bývá členěn na lineární souběžné pruhy různých charakterů a využití (chodník, vozovka, cyklostezka atd.). Není nic špatného na tom, navrhnout ulici jako prostý sklad několika takových pruhů. Případné složitější hrátky by měly mít místo jen výjimečně, pokud je k tomu skutečný důvod. Tím nicméně není řečeno, že by byl návrh ulice triviálním úkolem. Není

sice třeba vymýšlet od základu nová řešení, vystačit bychom si měli s těmi již existujícími. Potřebujeme však mezi nimi prozíravě volit a kombinovat. Pro dobrý návrh je třeba pojmout dostatečně široké spektrum možností. Umět v konkrétní ulici dobře vyčíst, jaká z možností je vhodná. Umět správně vybrat. Podle potřeb místa, podle žádoucího charakteru, podle omezení, které šířka ulice dává. Jde o to, rozhodnout, které skladebné prvky se použijí, v jakém pořadí se seskládají a jaká dimenze jim bude přisouzena. Je to trochu jako práce šéfkuchaře. Ten si také nevymýšlí nové ingredience. Vystačí si s relativně omezeným množstvím těch existujících. Ale musí je znát, musí vědět, jak ovlivní výslednou chuť, a musí u konkrétního jídla správně rozhodnout, které ingredience vybrat, v jakém pořadí a v jakém množství.

Trasování ulice

Na začátek se podívejme na návrh ulice z nadhledu, tedy z perspektivy měřítka města. V urbanistickém plánu celé čtvrti, který definuje zejména budoucí strukturu území, budeme v případě ulic řešit primárně jejich trasu – budeme tedy volit, odkud, kam a kudy nová ulice povede. Tato otázka sice nespadá do oblasti navrhování samotných ulic, respektive jejich profilů, ale je to téma pro ulice natolik významné, že ho nemůžeme opominout.

O trasování hlavních ulic většinou rozhodujeme při zakládání města nebo nové čtvrti jen jedenkrát, bez možnosti pozdější nápravy. Pokud ve městě nedošlo k nějaké pohromě, pak většinou nacházíme hlavní ulice dodnes tam, kde byly původně vytyčeny. Takové rozhodnutí je tedy třeba činit nanejvýš zodpovědně. A je třeba je činit co možná nejvíce nadčasově. Naše města prošla za dobu své existence mnoha proměnami způsobu života jejich obyvatel, uliční síť přitom však zůstávala většinou beze změn. Dokonce můžeme pozorovat, že v nejrůznějších epochách vývoje měst se i zakládání v tu dobu nových hlavních ulic řídilo stále stejnými principy. I dnes bychom proto měli při zakládání nové ulice myslet hlavně na to, co je v městské struktuře dlouhodobě platné, a nepodléhat momentálním

výstřelkům či tlakům, jejichž platnost je omezena na několik málo dekad.

Cílem by podle mého měla být jakási přirozenost trasy. Pokud navržená trasa ulice vyvolává příliš často otázku „proč zrovna takto?“, pak je to možná důvod k revizi plánu. Nezapomínejme, že hlavní ulice je především cesta. Cesta, po které se pohybujeme po městě. Hlavní ulice by tedy měla především odněkud někam vést. Měla by smysluplně propojovat. Pokud je ulice navržena jako umělá osa, která nikam nevede, pak její budoucí prosperitě příliš nevěřím. Motivace lidí, kteří přicházejí na hlavní ulici, je jiná než motivace těch, kdo vyrážejí třeba do parku. Ti na ulici se primárně chtějí někam dostat. Díky zvýšenému pohybu lidí se pak najde pár obchodníků, kteří si na ulici troufnou otevřít obchod. Za nimi přijdou další lidé. Pak další obchodníci a tak dále, až vznikne ona krásná živá ulice. Celý tenhle koloběh ale začíná tam, kde si dostatečně velké množství lidí ulici vybralo pro svou cestu.

O hlavních ulicích jsme také řekli, že tvoří kostru obrazu města. Zakládáním nové ulice stavíme další článek této kostry. A měli bychom ho stavět tak, aby do celku přirozeně zapadl. Někdy nás dílčí

technické aspekty a komplikace odklánějí od těch nejsamozřejmějších řešení. Ulici (nebo také most) pak trasujeme jinudy z důvodů, které se jeví jako důležité v daný moment, ale z dlouhodobého pohledu jsou marginální. Výsledek pak může znejasnit orientaci v místě, bude zřejmě působit nelogicky a někdy může i poškodit zavedené pořádky v navazující městské tkáni. Na druhou stranu, samozřejmě i takové „defekty“ někdy dokážou město obohatit, vytvořit nečekaná překvapení, rozbít punc sterility příliš dokonalých urbánních struktur. Tento argument by však neměl zaznívat na obhajobu vědomě prosazovaných problémových řešení, jinak hrozí, že se z ojedinělých anomálií stane převládající standard.

Jedním z nejběžnějších tlaků, který dnes odrazuje od přirozeného trasování hlavních ulic, bývá strach z automobilové dopravy. Mnozí jsou přesvědčeni, že ulice plná života se neslučuje s automobilovou dopravou. To pak někdy vede k tomu, že navržená hlavní ulice v nově zakládané čtvrti se zdráhá napojit na navazující trasy v přiléhajících částech města – asi proto, aby nepůsobila jako „zkratka“ pro auta. Jindy zas bývá jedna ulice „obětována“ dopravě a o kus dál je navrženo „korzo“ pro pěší, které ale odnikud nikam nevede. Obava z aut přitom bývá artikulována jako obava z nepříjemného hluku, smradu a obecné nepřívětivosti prostředí. Přitom nové ulice, které jsou dnes namalovány na plánech, dojdou realizace v době, kdy už budou auta nejspíš tichá a bezemisní. A přívětivost prostředí okolo aut – tu lze přímo ovlivnit dobrým návrhem interiéru ulice. Zrovna příklady v této knize ilustrují, že i v ulicích zatížených automobilovou dopravou může být spousta kaváren plných posedávajících lidí. Navíc je třeba si

uvědomit, že trasování automobilové dopravy je ve městě vždy jen přechodným stavem, zatímco fyzická uliční síť je pevná a neměnná. Politika automobilové dopravy se vyvíjí – ulice dříve přetížené auty jsou dnes pěšími zónami; jednosměrky, zákazy odbočení, počty jízdních pruhů se mění jediným úředním rozhodnutím. A v delším horizontu je přechodným stavem i samotná automobilová doprava. Není tomu tak dávno, kdy do ulic vyjela první auta, a těžko odhadovat, jak bude doprava ve městech vypadat za sto let. Uvažovat režim automobilové dopravy jako východisko pro návrh trasy ulice je krátkozraké. Tato dnešní iluze o řídicím postavení automobilové dopravy se neopírá o historické zkušenosti. Automobilovou síť navrhujeme s perspektivou několika málo dekad. Uliční síť s perspektivou staletí.

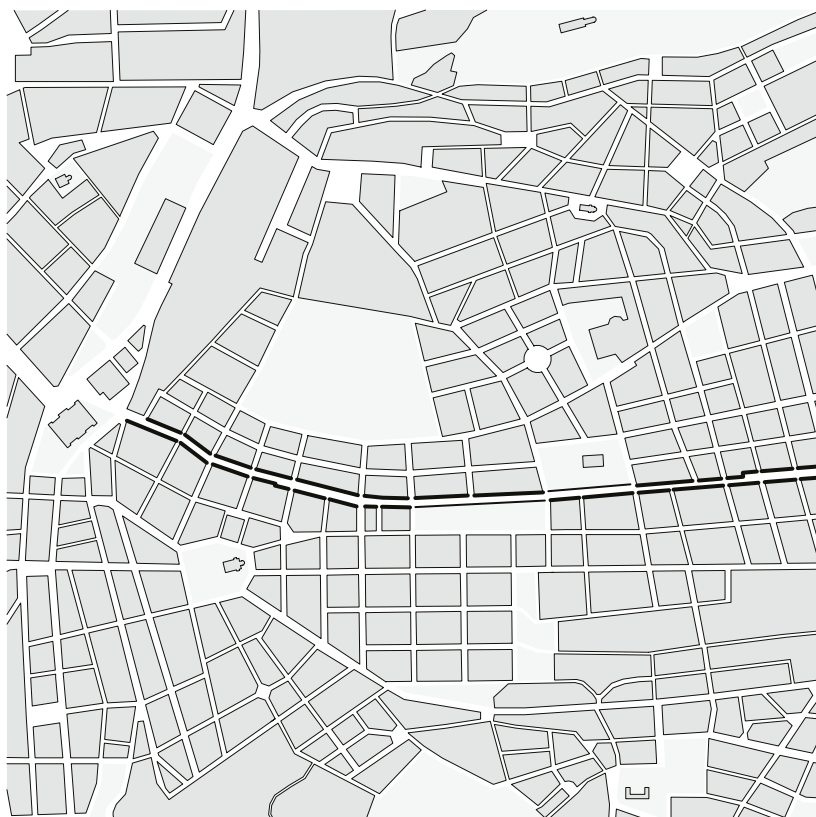
Pokud je to možné, pak jedním z nejpřirozenějších způsobů trasování je vytyčit hlavní ulici v trase původní cesty, která územím prochází už v době zakládání nové čtvrti. Typicky jde o případy rozšiřování měst, kdy okolo silnic vedoucích z města vyrůstá nová čtvrť a původní silnice se stává její hlavní třídou. Často pak stačí jen stanovit rozumnou šířku nové ulice čili po obou stranách původní silnice stanovit stavební čáry, na nichž začne vyrůstat zástavba, která postupem času vytvoří uliční fronty. Takto se například na pražských Vinohradech původní silnice na Kostelec nad Černými lesy proměnila ve Vinohradskou třídu nebo silnice na Český Brod dala vzniknout žižkovské Husitské a navazující Koněvově ulici. Stejný původ mají i známé londýnské „high streets“, jako například Oxford Street, nebo soustavy navazujících ulic ve stopě antických Ermine Street či Watling Street. Trasa hlavní ulice je

tímto už vlastně předem dobře prověřená. Původní silnice měla zřejmě dobré důvody, proč vedla právě tudy. Okolní cestní síť je s její trasou navíc dlouhodobě sžitá, takže schopnost dobře propojovat je víceméně zaručena.

Dalším typologicky významným způsobem bylo zakládání hlavních ulic ve stopě hradebního opevnění. Vznikaly tak typické okružní bulváry. Jedním z nejznámějších je vídeňská Ringstraße. Slavné jsou také ty pařížské, které se utvořily hned v několika prstencích tím, jak rostoucí město postupně budovalo nové linie opevnění dál od centra a ty staré rušilo. V Praze má tento původ jednak staroměstský okruh

(Národní–Příkopy–Revoluční), ale též magistrála od Karlova po Těšnov, která vede ve stopě novoměstského opevnění. Síla těchto hradebních bulvárů spočívá většinou v tom, že vznikaly v již hustě urbanizovaném území, které bylo protkáno obvykle jen úzkými ulicemi, a najednou se zde po odstranění opevnění uvolnil atypicky široký koridor, který navíc nabídl do té doby neexistující dlouhé a souvislé propojení hned několika sousedních čtvrtí.

Za zmínku stojí také princip diagonál, kterými baroko obohatilo předešlé přísné ortogonální renesanční struktury. Diagonální trasa se přirozeně vyjímá a pak i dominuje svému okolí. Je schopna cíleně propojovat



Pražská Vinohradská ulice v trase starší historické cesty



Vídeňská Ringstraße na místě původního opevnění města