

Příklady územního plánování ze zahraničí

Kryštof Polanský

Zpráva z Freiburgu: Město lidem a pro lidi

Metropolitní plán Prahy považují mnozí za převratnou novinku v územním plánování. Inovativnost celého projektu má podpořit i tzv. Duch plánu, jakási vize budoucí podoby města. Zatím ale vyznívají všechny snahy více či méně rozpačitě a Duch plánu vzbudil spíše rozpaky než cokoli jiného. Praha se přitom nemusí vydávat neprošlapanými cestami, které ani nemusí vést k žádanému výsledku. Naopak – lze se vydat ozkoušeným směrem a poučit se třeba v jihoněmeckém Freiburgu. Ačkoli toto město čítá jen 230 tisíc obyvatel a není známé jako Mnichov nebo Frankfurt, získalo řadu mezinárodních ocenění díky zdařilým řešením urbanismu a díky úspěchům na poli udržitelného bydlení. V čem tkví výjimečnost Freiburgu? Dočtete se, že tu neznají auta stojící v kolonách, dvě třetiny lidí se zde pohybují pěšky, na kole nebo MHD, váží si zde zelených ploch a nezastavují je, obyvatelstvo žije v příjemném prostředí. Plány se zde projednávají s veřejností. Chtěli jsme se dozvědět více, a proto jsme se vydali na studijní návštěvu. V následujících řádcích přinášíme zprávu o freiburském územním plánování.

Setkání: Wulf Daseking

Poštěstilo se nám, že po Freiburgu nás provázel prof. Wulf Daseking, muž z nejpovolanějších, neboť právě on mezi lety 1984 a 2012 vedl plánovací kancelář Freiburgu; zároveň přednáší na místní universitě. Nosí boty, které se nelesknou, a v nich vlněné ponožky, působí neokázalým a praktickým dojmem, jeho oči jsou chytré a laskavé. Společně jsme prošli historickým centrem, navštívili jsme čtvrti Vauban a Rieselfeld, které nejlépe dokládají, o jaký urbanismus se ve Freiburgu usiluje. Náš průvodce cestou hovořil o tom, co bylo třeba k tomu, aby čtvrti vznikly, a jaké parametry si plánovači vytkli - kromě jiných měli na zřeteli, aby Freiburg

zůstával městem malých vzdáleností (kde je všude blízko) a kde se lidé obejdou bez aut. K přesunům po městě nám postačila tramvaj a vlastní nohy a nutno dodat, že aut jsme potkali opravdu minimálně, zato lidé si užívali prostoru svého města, ačkoliv se naše návštěva odehrála v únoru.

Zastavení první: Vauban

Když jsme procházeli mezi domy ve Vaubanu, uvědomil jsem si, zvláštní pocit – město bez aut. Namísto úzkého chodníku jsme se mohli pohybovat po prostoru zcela volně, veřejný prostor tvořily především zelené plochy s hřišti a prolézačkami, k bytovým domům přiléhaly zahrady. Jednotlivé plochy protínala vždy jen jediná nevelká vozovka, kde se ovšem neparkuje (výjimkou jsou invalidé), lidé přijedou k domu, vyloží nákup a parkují na místě k tomu určeném. Samozřejmě se zde nesmí jet rychleji než 30 km/h. Také proto se rodiče nebojí, když si děti chodí hrát ven, jezdí se tady málo a opatrně, jak nás informuje Wulf Daseking. Výhodou „neparkování“ je i to, že se veřejný prostor nesestává z jednoho velkého parkoviště, jak tomu často bývá v Praze nebo v jiných městech.



Foto: autor, parkové prostranství mezi domy.

Zajímavé jsou i okolnosti vzniku Vaubanu, který vyrostl na 41 hektarech na místě bývalé vojenské základny. Znamená to, že nezabral žádný volný prostor, ale využil už zastavěný. Také z toho by se mohla Praha poučit. Plánovat a stavět se začalo koncem 90. let 20. století s cílem vytvořit modelovou čtvrť bez aut pro 5000 lidí a dosáhnout co největší udržitelnosti. Nevládní občanská organizace Forum Vauban společně s městem pracovala na plánu budoucí zástavby. Výsledky hovoří jasně: čtvrť čítá 1190 bytů, jejichž spotřeba energie na vytápění nepřesáhne

65 kWh/m² ročně, 197 pasivních bytů se spotřebou menší než 15 kWh/m² ročně a 60 bytů, které mají plusovou bilanci. V místě stojí kogenerační teplárna poháněná dřevní štěpkou a zemním plynem, která poskytuje horkou vodu na topení a také elektřinu. Ta je získávána rovněž z mnoha fotovoltaických panelů instalovaných na střeších domů.

Co se týče dopravy, snahou bylo co nejvíc omezit individuální automobilismus. Především se muselo zajistit, aby občané auto vůbec nepotřebovali - obchody a služby se nacházejí v pěší nebo cyklistické vzdálenosti od Vaubanu (nebo přímo uvnitř) a oblast samotná je spojena se zbytkem města pomocí páteřní tramvaje a dvou autobusových linek. V místě funguje systém sdílení aut, a když už někdo auto vlastní, parkuje na kraji čtvrti ve vícepatrovém „parkhausu“. Údajně ve Vaubanu dosáhli toho, že na 1000 obyvatel připadá pouze 150 aut, v Praze se provozuje 930416 vozidel (tedy nejen aut), obyvatel máme 1 243 201, čili 748 vozidel připadá na 1000 obyvatel.



Foto: www.vauban.de

Pozoruhodný byl i proces výstavby bytových domů. Jedním z developerů byla společnost založená městem, čímž se zajistilo, že nepřevážil zájem o zisk nad zájmem o kvalitní design a dobrý urbanismus. V hojné míře se uplatnila iniciativa občanů, značná část bytových domů byla postavena občanskými stavebními družstvy, což vedlo ke snížení cen, některá družstva byla sestavena s účelem poskytnout bydlení i rodinám s podprůměrnými příjmy. Ve Vaubanu platila určitá pravidla nastavená od počátku - jako například počet podlaží, podoba silnic,

energetické standardy, velikost parcel atd., ale něco zůstalo otevřené - díky tomu mají jednotlivé domy a bloky vlastní podobu a čtvrť nevypadá jako vystřižená z katalogu. Do určené části Vaubanu byli „vpuštěni“ také investoři, ale museli dodržet veškeré podmínky. Náklady, které městu vznikly v souvislosti s přípravou území, s vybavením infrastrukturou (včetně škol a školek) a se spoluprací s veřejností, byly pokryty z prodeje pozemků jednotlivým subjektům a družstvům. Dozvěděli jsme se, že proces plánování nebyl snadný, vedly se dlouhé debaty a hledala se společná řešení. Na plánování Vaubanu bylo vyčleněno několik lidí přímo z plánovací kanceláře Freiburgu, vytvořila se placená místa v rámci Forum Vauban a pak tu samozřejmě bylo mnoho práce, která stála a padala na dobrovolnictví občanů a budoucích obyvatel. Master plan se několikrát přepracovával, Forum Vauban požadovalo přísnější pravidla pro auta, město muselo změnit některé předpisy, docházelo k neshodám. Ale mnoho zpráv pojednávajících o procesu plánování se shoduje v tom, že i přes obtíže se podařilo prosadit mnohem více příznivých věcí, než kdyby město prostě prodalo půdu developerovi a ztratilo kontrolu nad územím.

Město jsme navštívili v únoru, ale i přesto jsme potkávali cyklisty a z toho, jak se zde lidé chovali, nebylo těžké uhádnout, že v teplejších měsících čtvrť musí bzučet životem. Chvillemi jsem zapomínal, že chodím po městě, připadal jsem si spíš jako na procházce po parku, ale zároveň jsme během chvíle dorazili do kavárny a do obchodu a na tramvaj to nebylo nikdy daleko. Napadlo mě, že jestliže československá panelová sídliště jsou nešťastnou realizací modernistické představy Le Corbusiera o bydlení v domech v parku, pak Vauban může být realizací povedenou, i když Corbusier uvažoval ve větších měřítkách. K dalším dobrým vlastnostem této části města patří hojnost stromů, včetně těch původních, a další zeleně, což v létě pomáhá ochlazování. Lidé si mohou užít volného veřejného prostoru nezatíženého auty, což umožňuje, aby se rozvíjela interakce mezi lidmi. Díky iniciativním občanům zde vzniklo farmářské tržiště, družstevní obchody, sousedské centrum a další. Pokud se Vauban podaří, jak je na tom asi Rieselfeld, přichází mi na mysl. Přesunujeme se tam a na místo nás opět dopravila tramvaj.

Zastavení druhé: Rieselfeld

Rieselfeld se podobá Vaubanu, jenomže pokrývá větší území, 70 hektarů, a bydlí zde přibližně

11. 000 obyvatel. Působí městským dojmem více než Vauban, což je dáno větší rozmanitostí budov, počtem náměstí, přítomností kostela i nákupního centra (které je ovšem schované uvnitř obytné budovy a nepřiléhá k němu parkoviště pro auta) a také skutečnost, že zástavba má podobu tradičních bloků s vnitřními dvory, které jsou ovšem v některých případech přístupné i zvenčí. Prostor je zde hierarchizován od veřejného přes částečně soukromý až k soukromému, pravoúhlá síť ulic a bloků a struktura centrálních náměstí s veřejnými budovami dodává čtvrti na jasné čitelnosti. Zástavba se navíc směrem k okrajům zvolňuje, navázání na krajinu je tak měkčí.



Foto: www.freiburg.de pohled seshora

Nachází se zde široká škála obytných typů, od dvojdomů až k pětipodlažním bytovým domům. Jak nás informuje profesor Daseking, jednotky jsou jednak na prodej, jednak k pronájmu a také zde lze pronajmout byty sociální. Výsledkem je opět rozvrstvená společnost, nikoliv enkláva určité sociální skupiny, jak tomu bývá u developerských projektů. Téměř třetinu obyvatel tvoří lidé mladší 20 let. Vzhledem k tomu, že část leží na kraji města, lze z ní dojít do lesa i do rekreační oblasti v přírodě. Jednotlivé části Rieselfeldu skýtají

různorodost; občanům nabízejí kromě několika škol, obchodů, restaurací, také sportoviště a společenské centrum. Aby se zmenšila potřeba dojíždění, čtvrť dává také pracovní příležitosti - existují zde prostory pro komerční činnosti a prostory průmyslového charakteru, nedaleko stojí továrna. Výstavba probíhala obdobně jako u Vaubanu, za pomoci velkého množství subjektů.

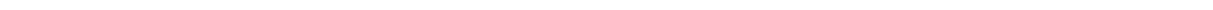




Foto autor. Cesta pro kola a pro pěší, koryto s potokem.

Ptám se Wolfa Dasekinga

Ptám se Wolfa Dasekinga, jak je možné, že se jim podařilo prosadit tolik dobrých věcí. S pousmáním říká: *„Tak to se musíme vrátit do minulosti. V 70. letech jsme se stali svědky ropné krize a v roce 86 vybuchl Černobyl, inu dohromady se sešli lidé, kteří zastávali názor, že nemůžeme dál pokračovat stejnou cestou jako doposud. Četli jsme zprávu Meze růstu od Meadowsových, hledali jsme alternativy. Můj známý, Rolf Disch, si postavil ve Freiburgu heliotropní dům, otáčí se kolem osy za sluncem a získává víc energie, než spotřebuje. Zpočátku působil jako výstředník žijící v domečku na kuří noze, ale lidé o tom začali přemýšlet...A začli jsme stavět kolem Frieburgu větrné elektrárny, máme tu hory, instalovali jsme solární a fotovoltaické panely, jedno vedlo k druhému, založili jsme zde Innovation Academy, kde experimentujeme s energiemi. A také jsme chtěli vést urbanismus celého města udržitelnějším směrem. Plánovali jsme Vauban a Rieselfeld. Do čela plánování města se dostali osvícení lidé, jako já (smích) a dlouho tu působili. Chceme využít potenciálu naplno.*

Tak například máme štěstí, že Freiburg leží v jedinečné oblasti podhůří Schwarzwaldu, tedy nás obklopuje příroda. Každou noc nám vane z hor vítr a zcela zdarma vyčistí vzduch v ulicích. A jak tomu můžeme pomoci my? Stanovili jsme výškový limit pro veškeré stavby, aby nic nebránilo proudění vzduchu. Díky větru má smysl stavět v okolí větrné elektrárny, mnoho jich bylo postaveno občanskými družstvy, po pár letech z toho mají lidé zisk. Přírody si vážíme, městem protéká mnoho potoků, nechali jsme je v otevřených korytech, přispívají k atmosféře. Některá města obklopuje zelený pás, ale u nás příroda do města zabíhá zelenými prsty, proto jsme určili, která území nebudeme zastavovat, abychom nenarušili toto spojení. Chceme zachovat Freiburg jako město malých vzdáleností, takže zamezujeme urban sprawl (nekontrolované rozpínání měst do krajiny, zejména v podobě sídelní kaše). Když stavíme, tak uvnitř města nebo v dostupné vzdálenosti. Chodí za námi developeři. Říkáme jim, jestli chcete stavět nákupní centrum, musí ležet u tramvaje a parkoviště musí být malé, auta u nás nepodporujeme. Ale stejně dáváme přednost menším decentralizovaným obchodům před hypermarkety...“

Charta

Profesor Daseking mluví dál - a je o čem. Město si zaslouží obdiv z mnoha důvodů. Ve Freiburgu napsali vlastní Chartu, kde shrnují hlavní principy, kterými je radno se řídit při tvoření a řízení města. Charta vznikla poté, co byla britskou Akademií Urbanismu udělena Freiburgu hlavní cena Evropské město roku 2010. Ovšem principy Charty se město řídí už dlouhá léta. Zmiňme si alespoň jejích 12 bodů:

Prostorové principy:

1. Město rozmanitosti, bezpečí a tolerance
2. Město sousedství (čtvrtí)
3. Město krátkých vzdáleností
4. Rozvoj města kolem linek veřejné dopravy - model vysoké hustoty

Principy obsahu města:

5. Vzdělání, věda, kultura
-

6. Komerce, ekonomika, zaměstnanost
7. Příroda a životní prostředí
8. Kvalita designu

Procesní principy:

9. Dlouhodobá vize
10. Participace veřejnosti a komunikace

Jednotlivé principy jsou podrobněji vysvětleny, celá [Charta je k dispozici na internetu](#).

Principy vypadají velice obecně a rétoricky, nicméně v případě Freiburgu je zřejmé, že jsou dobře podloženy skutečnou podobou a fungováním města. Mnohá města si tvoří skvělé dokumenty, ale realita vypadá často zcela jinak.

Celé město

K úplnému obrazu o Freiburgu ještě musím uvést několik dalších skutečností.

Nový územní plán Freiburgu stanovuje do roku 2020 snížit podíl půdy pro zastavění o 30 hektarů, což je zajímavá informace, zde bych rád podotknul, že v Praze neustále vznikají developerské residenční projekty, počet prázdných bytů roste do tisíců, ukrajuje se z nezastavěných ploch a přitom počet obyvatel Prahy klesá. V dokumentech o Freiburgu se výslovně píše, že volné plochy a zemědělská půda jsou hodnoty, které je třeba chránit. Při sestavování územního plánu se do příprav zapojilo 19 občanských pracovních skupin a jejich podněty vedly tamější magistrát k přehodnocení plánu. Když se u nich ve městě něco plánuje, občané jsou informováni a následuje projednávání s veřejností. Co se týče dopravy, podíl dopravních prostředků na cestování v rámci města (modal split) vypadá takto:

23% pěší, 27% na kole, 18% veřejná doprava, 32% auta. Metodiku získání dat ovšem web Freiburgu neuvádí, takže lze jen těžko srovnávat s jinými městy. Počítač projetí cyklistů umístěný na mostě poblíž centra města uvádí v teplých měsících průměrně mezi 8,000 a 11,000 projetí denně. Je poctivé uvést skutečnost, že ve Freiburgu je terén méně výškově

členitý než v Praze a město je menší. Větší chuť cestovat na kole ale taky bez pochyby podněcuje menší automobilová doprava. Ta se v centru snižuje systémem poplatků a zvýhodnění. Zaparkovat se dá v několika vícepodlažních parkhausech. Zhruba 12,000 lidí pracuje v odvětvích týkajících se životního prostředí a solární technologie. Vedení města používá z 80% recyklovaný papír. Obyvatelé, kteří organické složky svého odpadu kompostují, dostávají peněžní úlevy z poplatků. Obyvatelé náruživě třídí odpad (údajně o tom kolují příběhy) a co se nevytřídí, končí ve spalovně, která dodržuje vysoké standardy pro životní prostředí a poskytuje elektřinu pro 25,000 domácností.



Foto autor: Poblíž vlakového nádraží.

Na závěr cítím potřebu říci, že při návštěvě Freiburgu mě zaujalo, kromě jiného, následující: příjemné a klidné prostředí města, s pěkným historickým jádrem. Lidé se zde hojně pohybují pěšky. Jezdí zde málo aut. Z vrchního plánovače pana Dasekinga čiší nakažlivé nadšení a jakoby neznal slovo „nejde“. Je spravedlivé podotknout, že Freiburg nesestává pouze z Vaubanu a Rieselfeldu, tedy ne všechny části jsou tak skvělé, nicméně plánovačům se podařilo ukázat, že lze vytvořit lepší prostředí a přiblížit se udržitelnosti. Navíc celé město

vykazuje v jistých ohledech lepší vlastnosti než ostatní města, jak již bylo zmíněno. Na konec vyslovuji přání, aby lidé, kteří plánují města a rozhodují o nich, dokázali svoje uvažování vysvobodit ze zaběhnutých kolejí a inspirovali se tímto dobrým příkladem.

Zdroje:

1. <http://www.wulf-daseking.de>
2. <http://www.freiburg.de>
3. <http://www.vauban.de/>
4. <http://www.praha.eu/>
5. Urban planning and energy efficiency - A municipal case study from Freiburg. Příspěvek pro 6th European Conference on Sustainable Cities and Towns, Dunkerque 2010. Autor: Norbert Schröder-Klings.
6. A Journey through the Model District Vauban. Autoři: Carsten Sperling a kol. Forum Vauban.
7. The new district of Freiburg-Rieselfeld. Vydal: Projektgruppe Rieselfeld
8. Sustainable Neighbourhood Design Energy, Mobility and Participation Concepts in Freiburg-Vauban, Germany. Autor: Carsten Sperling
9. Green City Freiburg. Vydalo: Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe.