

Udržitelné plánování měst

Hodnocení velkých urbanistických projektů

Ing. arch. Aleš Stuchlík
Školitel: Doc. Ing. arch. Karel Havlíš
Ústav navrhování V., FA VUT Brno

Klíčová slova:

příprava a realizace velkých projektů, územní a strategické plánování, doprava ve městě

1 Cíl disertační práce

Zhodnotit průběh přípravy a realizace velkých urbanistických projektů po roce 1989 a posoudit možnosti zlepšení a eliminace chyb.

2 Současný stav řešené problematiky

Po roce 1989 došlo v tvorbě měst k zásadním změnám. Pozice investora obytných, kancelářských a nákupních komplexů postupně přešla z veřejného sektoru na soukromé investory. Spolupráce veřejné a soukromé sféry není dodnes plně zvládnutá.

Nárůst automobilové dopravy byl v porevoluční euforii podceněn. K omezování automobilové dopravy dodnes chybí politická vůle a odvaha. Auto je bráno jako symbol svobody, rozvoje ekonomiky a podnikání.

Navzdory společenským změnám přežívají dodnes některé plány dopravních a urbanistických projektů z předrevolučních dob a navzdory své zastaralosti a nepotřebnosti nejspíš ještě nějakou dobu přežít budou.

Urbanismus a tvorba měst se v současnosti potýká s mnoha zásadními problémy:

Podceňování významu urbanismu a veřejných prostorů

Zájem architektů i odborné literatury je upřen zejména k architektuře (designu) jednotlivých budov, jejich zasazení do kontextu měst a tvorbě městského prostředí není přisuzován takový význam, jaký jim náleží. Bez kvalitního prostředí se ale sebelepší stavba nemůže plnohodnotně zapojit do organismu města.

Příprava staveb

Velké dopravní stavby jsou zpravidla připravovány bez důsledného prověření více variant a projednání s veřejností. Zvolená varianta je prosazována „silou“, navzdory názoru občanů i odborníků (například odsun brněnského nádraží odmítnutý v referendu). Pokud je vůbec vedena nějaká informační kampaň, jedná se o nekonkrétní nic neříkající hesla bez informační hodnoty (např. „Bócháme na tom fest“, nebo „Brno na hlavní koleji“), v informačních centrech dotovaných z veřejných rozpočtů jsou podávány nevyvážené, jednostranně zaměřené a povrchní informace.

To má za následek vleklé spory před zahájením stavby blokující vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení, nebo zrušení již vydaných povolení v průběhu výstavby a tedy zastavení stavby (např. Královopolské tunely na VMO).

Prosazovány jsou i stavby, u nichž nebyla prokázána jejich potřeba. Motivací je více politický populismus, než skutečná potřeba (např. R43, R52, rozvoj brněnského letiště).

Souhlas veřejnosti je zásadní částí sociálního pilíře, jedné tří složek trvale udržitelného rozvoje. Podpora veřejnosti je vyžadována u projektů financovaných z dotací Evropské unie.

Pozice územně plánovací dokumentace a strategií rozvoje

Strategické plány jsou vytvářeny bez vazby na územní plány, jsou příliš povrchní, neobsahují konkrétní cíle, ani způsoby jak dosáhnout jejich naplnění. Nezohledňují reálnou situaci a potenciál

města, jsou spíše soupisem megalomanských vizí a libivých frází, než nástrojem plánování trvale udržitelného rozvoje měst.

Regulativy obsažené v územních plánech jsou obcházeny, např. část prodejní plochy hypermarketu je označena za sklad, aby tak splnila omezení maximální výměry prodejní plochy (případ hobbymarketu Bauhaus v Brně-Ivanovicích). V textových částech jsou užívány vágní formulace jako „bude respektovat architektonický ráz obce“. Takové regulativy jsou následně prakticky nevymahatelné, u rodinných domů se tak požadavek stavebních úřadů omezí zpravidla jen na sklonitou střechu. Proporce, tvar, sklon střechy, umístění na pozemku, velikosti a proporce otvorů jsou ponechány na vkusu či nevkusu projektanta a investora.

Územně plánovací dokumentace je často měněna ve prospěch investorů bez ohledu na vhodnost záměru. Například platný územní plán Ostravy měl koncem roku 2010 přibližně pět set změn. Projednávání změn ÚP není tolik medializováno jako pořizování nového ÚP. Často se tak stává, že se o změnách občané dozví až po jejich schválení. ÚP, který podléhá častým (a nekonceptním) změnám, odrazuje solidní investory. Ti nemají jistotu, že jejich investice nebude některou z dalších změn ÚP znehodnocena.

Územní plány se zabývají především využitím ploch, možnosti regulace prostorového upořádání jsou omezené. To je úlohou regulačních plánů, které se ale v dnešní době pořizují spíše výjimečně.

Obtížná kvantifikovatelnost

Zatímco dopravní inženýři (a developéři) můžou své návrhy podpořit jasnými čísly, potřeba kvalitního urbánního prostředí, veřejných prostorů a architektury se číselně vyjádřit nedá. Hodnoty obsažené v normách pro navrhování dopravních staveb přitom nejsou vždy exaktně získaná čísla, jde jen o vodítko pro návrh za ideálních podmínek. Stalo se z nich ale zaklínadlo, které dopravní inženýři dogmaticky aplikují i v centech měst a obhajují jím svoje návrhy proti architektům. Ti se o žádné podobné normy opřít nemohou.

Samospráva se aktivně nezapojuje do procesu tvorby města

Cílem developerských společností je zisk. Tento cíl je zcela legitimní, podnikání je vždy provozováno za účelem zisku. Hájit veřejný zájem je úkol místních samospráv. Jak ukazují příklady z Holandska, kde se místní samosprávy do procesu plánování a výstavby zapojují v mnohem větší míře, lze vzájemnou spoluprací obce a soukromých investorů Docílit kvalitních projektů.

Problém nastává, pokud obec nevyužívá svých možností projekt ovlivnit a nechá developerovi volnou ruku. Výjimkou nejsou projekty, v nichž developer zhodnotí svoje pozemky a náklady na výstavbu i následný provoz potřebné infrastruktury, vybavenosti a veřejné dopravy zůstanou na bedrech obce.

Podcenění nebo neřešení etapizace realizace velkých projektů

Příprava i vlastní výstavba velkých projektů je otázkou mnoha let i desítek let. Již od začátku přípravy je nutné věnovat pozornost vlivu přípravy i výstavby na okolí.

Rozvoj rozsáhlých území je dnes blokován stavebními uzávěrami nebo nevůli veřejné správy do lokalit jakkoliv investovat s odůvodněním, že se čeká na komplexní řešení. To ale může přijít za několik let, nebo nemusí přijít vůbec. Do časově neurčitého budoucna se tak odsouvají například jednoduché úpravy bezbariérových zastávek nebo přechodů, zanedbává se i běžná údržba.

Pořadí jednotlivých etap výstavby je třeba volit tak, aby byl projekt v každé fázi životaschopný a byl schopen fungovat i v případě, že by následkem nedostatku finančních prostředků, změnou politické nebo společenské situace nedošlo k realizaci dalších etap. Jako příklad nevhodné etapizace lze uvést Ústřední autobusové nádraží Zvoňarka (ÚAN) a přesun tramvajové trati do ulice Plotní. Zatímco tramvajová trať v Plotní by bez problémů fungovala i bez výstavby ÚAN, ÚAN bez napojení na tramvajovou trať v Plotní není plnohodnotně napojeno na síť MHD. Komerční autobusové linky proto raději využívají staré autobusové nádraží v centru města.

Preference IAD před ostatními druhy dopravy

Při investování do dopravní infrastruktury je preferována silniční infrastruktura pro IAD před ostatními druhy dopravy. Veřejná doprava zajišťuje v Brně 60% dopravního výkonu přepravy osob

oproti 40% osob přepravovaných IAD¹⁾. Navzdory tomu došlo na tramvajové síti v Brně od roku 1994 jen na krátká prodloužení tratí v Líšni (Jírova a Mífkova) a v Králově Poli (Technologický park)²⁾, zatímco silniční infrastruktura byla rozšířena např. o Husovické a Pisárecké tunely, včetně návazných úseků VMO, Pražské radiály, MÚK Hlinky, ve výstavbě jsou Královopolské tunely s rozsáhlými souvisejícími stavbami. Realizace potřebných prodloužení tramvajových a trolejbusových tratí je neustále odkládána, v současnosti nejsou stanoveny ani předběžné termíny realizace, není ani stanovena priorita jednotlivých akcí a pořadí jejich realizace.

Velké zdroje cestujících jsou umístovány bez vazby na existující síť MHD (univerzitní kampus Bohunice, průmyslová zóna Černovická terasa, administrativní komplexy kolem Heršpické).

Veřejné dopravě je přikládána velká ztrátovost a nutnost dotování jejího provozu. Naproti tomu náklady na výstavbu a provoz komunikací a parkovišť pro IAD představitelé měst nezpochybnují a berou je jako samozřejmost. Namísto omezování dopravy v centru města jsou navrhovány stavby, které do centra města přitáhnou další dopravu (tunel Úvoz, Nová městská třída).

Cyklodoprava je v Brně vnímána jen jako rekreační aktivita, není brána jako plnohodnotná součást přepravní nabídky. Cyklistika je podobně jako pěší doprava zpravidla ignorována i ve statistikách dělby přepravní práce, která se omezuje jen na poměr mezi veřejnou a individuální automobilovou dopravou.

Koncepčně zastaralé projekty

V Brně, stejně jako v jiných městech České republiky, dodnes přežívají projekty myšlenkově vycházející ze 70. a 80. let, najdou se i transformované návrhy z první poloviny minulého století.

Severojižní průtah centrem města, v šedesátých letech označovaný jako „expres trasa“ byl modifikován na projekt „Nová městská třída“. Myšlenka odsunu nádraží přežívá přes osmdesát let. Návrh tunelu Úvoz sice pochází ze současnosti, svojí filozofií přivádět další auta do centra města, ale sahá hluboko do minulosti.

Projekty, které se nepodařilo realizovat ani po desítkách let, blokují jiné využití lokality. I když se výrazně změnili podmínky, nebo i pominuly důvody k výstavbě, veřejná správa pokračuje v přípravách jejich realizace, spíš ze setrvačnosti a neochoty uznat chybu a přehodnotit své rozhodnutí.

3 Citace

- 1) Ročenka dopravy velkých měst, ÚDI Praha, 2002, str. 20
- 2) Brněnská MHD – historie, Pavel Dvořák & Eda, 2008, <http://www.bmhd.cz/historie/historie.php>