

SPOLEČNÉ PLÁNOVÁNÍ BERLÍNA-BRANIBORSKA

– ZÁSADY A CÍLE ROZVOJE PŘÍMĚSTSKÉ OBLASTI HLAVNÍHO MĚSTA

Po otevření hranic a sjednocení Německa se obnovují a stále více prohlubují čtyři desetiletí narušené vztahy hlavního města a spolkové země Braniborska. Rychle se rozvíjí vzájemné hospodářské a sociální pronikání a roste migrační pohyb obyvatelstva. Berlín a Braniborsko mají na zřeteli společný územní rozvoj již od roku 1992. Spolupráce obou spolkových zemí byla završena roku 1995 smlouvou o trvalém společném zemském plánování.¹⁾ Bylo založeno oddělení společného zemského plánování, které je součástí jak správy rozvoje Berlína, tak braniborského Ministerstva pro prostorové uspořádání. Od roku 1998 jsou pro další společný vývoj závazné dva dokumenty – společný program rozvoje obou zemí a rozvojový plán území tzv. vzájemného prolínání funkcí²⁾ Berlína a Braniborska.

O studii územních vazeb obou spolkových zemí a jejich možné aplikaci v pražském metropolitním regionu informoval již doc. Dr. Andrlé v článku „Analogie Praha-Středočesko a Berlín-Braniborsko“, uveřejněném v č. 3/2000 tohoto časopisu. Následující příspěvek se zabývá problematikou vztahů Berlína a Braniborska podrobněji, a to v území vzájemného prolínání funkcí, zejména v příměstském pásmu hlavního města. Podkladem pro článek bylo jednak přímé seznámení na místě s plánováním rozvoje Berlína-Braniborska, jednak prostudování získané dokumentace a příslušné literatury.

Nejvíce pozoruhodnou částí společného rozvojového plánu území vzájemného prolínání funkcí jsou z hlediska své možné aplikace, a to nejen v řešení vztahů Prahy a Středočeska, právě cíle a zásady zpracované pro plánování berlínského příměstského pásma. Jistou část formulovaných cílů a zásad je možné, s jejich případnými modifikacemi, uplatnit i při plánování rozvoje některých našich dalších velkých územních celků.

Povšechně je třeba na zpracování cílů a zásad hodnotit především snahu důsledně uplatňovat taková řešení, která jsou efektivní jak z ekonomických, tak z ekologických hledisek. Vzájemné propojení těchto nejdůležitějších předpokladů úspěšného plánování je velmi výrazné např. v udržení a rozvíjení volných prostorů

a soustředování osídlení do sídelních os, usměrňujících do značné míry suburbanizaci příměstské oblasti. Dalšími doklady této tendence jsou snahy o minimalizaci dopravy vůbec (města krátkých cest), řešení jejího výhledového růstu ekologickými způsoby (hlavně renesance železnice), přednost vnitřního rozvoje sídel před venkovním, šetření půdou, založení regionálních parků atd.

V dalším textu jsou stručně shrnuty hlavní výchozí podmínky, úkoly, základní údaje a způsob uplatnění modelu decentralizované koncentrace ve společném plánování obou spolkových zemí. Tento oddíl je v jistém smyslu širším úvodem ke značně podrobněji sledované problematice cílů a zásad rozvoje příměstské oblasti Berlína.

1. SPOLEČNÉ PLÁNOVÁNÍ BERLÍNA A BRANIBORSKA

1.1 Rámcové výchozí podmínky

Spolkové země Berlín a Braniborsko jsou územím společných zájmů i protikladů. Je např. pozoruhodné, že ve venkovském utváření Braniborska působí více než třetina zaměstnaných ve zpracovatelském průmyslu, což je značně více než ve staré průmyslové berlínské metropoli, kde za posledních deset let došlo k silnému rozvinutí terciární a kvartérní sféry.

V obou spolkových zemích se vytvořila mnohostranná směs různých hospodářských faktorů. Soustředěná nabídka milionového města a atraktivní části Braniborska vytvářejí ve svém úhrnu zvláštní kvalitu, která je příslibem příznivého rozvoje obou zemí. S novou rolí Berlína jako hlavního města se také stalo území Berlína-Braniborska jednou z důležitých oblastí sjednoceného Německa a zároveň základním rozvojovým pólem nových zemí.

V procesu německého sjednocení musí nyní Berlín a Braniborsko:

- vzít v úvahu probíhající globalizaci hospodářství, rozšíření vnitřního německého trhu a otevření postkomunistických států střední a východní Evropy;
- přiměřeně přizpůsobovat prostorovou strukturu novým požadavkům tržního hospodářství;

- vytvořit nové vztahy dříve oddělených částí města Berlína k nově založené spolkové zemi Braniborsko.

První zmíněná podmínka platí pro celé Německo. Druhá se týká jen nových zemí. Srůst částí města, které se vyvíjely v odlišných politicko hospodářských systémech, přináší přirozeně zvláštní problémy, pro které neexistuje historické srovnání.

Hospodářské procesy globalizace a rozšíření evropského trhu vedou k základním územním změnám mezinárodní soutěže. Ne již jednotlivá města, ale i celé oblasti (hospodářské regiony) začínají spolu ekonomicky soutěžit. Geografická poloha území Berlína-Braniborska, pokud jde o nové trhy ve střední a východní Evropě, má nesporně své přednosti. Příští zdárný rozvoj obou zemí bude ovšem podmíněn přehodnocením rozvojových obcí a jejich částí odpovídajícím novým vztahům, souvislostem a preferencím. Celkovou územní strukturu Berlína-Braniborska mění již dnes rostoucí migrační pohyby obyvatelstva, výstavba průmyslových podniků, infrastrukturních zařízení a různí zájemci, ať již velcí investoři nebo masy obyvatel, vyhledávajících rekreaci.

1.2 Hlavní úkoly

Konkrétně je v obou spolkových zemích třeba:

- rozšířit nabídku stavebních pozemků, odpovídajících novým bytovým potřebám obyvatel, podniků a infrastrukturních zařízení;
- rozvíjet města a obce jako atraktivní místa pro bydlení, obchod, průmyslové závody a provozovny;
- ozdravit disponibilní stavební fond;
- reaktivovat ladem ležící plochy a území starých průmyslových objektů uvnitř obcí;
- rozvinout dopravní infrastrukturu (dráhy, vodní cesty, silniční komunikace, letecký provoz) přiměřeně novým požadavkům, a to jak místní dojížděče do zaměstnání, tak i novým vnitrozemským i mezinárodním dopravním vztahům;
- vybudovat výkonnou technickou a sociální infrastrukturu;
- omezit spotřebu ploch na nevyhnutelnou míru;

- vyvarovat se zásahům do flóry a fauny, resp. je co nejvíce zmenšit;
- rozvíjet krajinu jako hospodářský, sociální a přírodní prostor.

I neúplný výčet úkolů naznačuje konflikty, které musí řešit zemské plánování. Ačkoliv tyto konflikty nejsou mimořádné, charakterizují zvláštní situaci Berlína-Braniborska – jednak velký rozsah územních disparit, jednak rychlost územních změn.

1.3 Základní strukturální údaje

Když v roce 1996, přes snahu obou zemských vlád, bylo sloučení Berlína a Braniborska lidovým hlasováním odmít-

životních podmínek a vyrovnání disparit v celkovém prostoru. Rovnocennost přitom neznamená rovnost ve smyslu stejných struktur, funkcí nebo vybavení. Každé území má své síly a slabiny, které ovšem mají být ve vyváženém poměru.

Důležitými složkami modelu jsou dále:

- Zajištění přirozených základů života.
- Přírodní potenciály je nutno chránit jako hodnotu samu o sobě, tak i v zájmu příštích generací a také jako důležité činitele aglomerace.
- Využití vnitřních potenciálů jednotlivých částí obou spolkových zemí.
- Výstavba sídel je přednostním úkolem místních veřejných a soukromých čini-

hodnými městy (obr. č. 1). Klíčovou roli mají přitom regionální rozvojová centra měst kolem Berlína. S ohledem na specifické, věcné a územně plánovací úkoly, jsou v příměstském pásmu vybrána sídla se zvláštními rozvojovými problémy a ve vnějším pásmu, jako další těžišť, sídla s příznivými předpoklady rozvoje průmyslu a řemeslné výroby.

1.5 Dílčí území společně plánovaného prostoru

Město Berlín s 3,5 miliony obyvatel musí jako jádrové město celkového prostoru plnit svou metropolitní funkci. Kromě posilování jeho vybavenosti je třeba vyrovn-

Údaje	Německo	Berlín	Braniborsko	Celkem Berlín-Braniborsko
Plocha (km ²)	357 000	889	29 476	30 365
Podíl na celku		2,9 %	97,1 %	100 %
Z toho:				
Sídelní a dopravní plochy (%)	11,7	67,8	7,7	9,5
Zemědělské a lesní plochy (%)	83,9	24,1	84,9	83,1
Vodní plochy (%)	2,2	6,4	3,4	3,5
Ostatní plochy (%)	2,2	1,7	4,0	3,9
Obyvatel	82 000 000	3 458 763	2554 441	6 013 204
Podíl na celkovém území		57,5 %	42,5 %	100 %
Obyvatel na km ²	230	3 891	87	198

Tab. 1

nuto, zůstávají obě spolkové země v dohledné době samostatné. Jak je zřejmé z tab. č. 1 bydlí dnes v Berlíně 3,5 mil. a v Braniborsku 2,5 mil. obyvatel. Hlavní město (jádrové město aglomerace) včetně své příměstské oblasti má 4,3 mil. obyvatel, tedy 71 % obyvatel žijících na 18 % plochy celého Braniborska.

1.4 Model decentralizované koncentrace³⁾

Hlavním orientačním faktorem programu rozvoje obou spolkových zemí je model decentralizované koncentrace. Model usiluje o polycentrický rozvoj a vyrovnání zájmů jádrového města Berlína, příměstského pásma a vnějšího pásma aglomerace⁴⁾, které je vymezeno hranicemi Braniborska. Model celkového uspořádání vyjadřuje dlouhodobý žádoucí cíl, který má být uskutečňován v trvalém sledu. Svým zaměřením na veřejné instituce má postupně docílit vytvoření rovnocenných

telů. Realizací základní infrastruktury a politikou podpor vytvářejí země dobré předpoklady pro rozvoj sídel; o ostatní přípravu výstavby se musí postarat samotné obce.

- Soustředování skrovných veřejných prostředků.
- Prostředky rozdělované a využívané podle systému „zalévání konví“ se doslova rychle vsáknou do tržního písku. Účinnější je jejich soustředování do větších objemů – např. budování infrastruktury pro skupiny podniků se stejnou výrobou nebo podobnými požadavky, popřípadě pro kooperace výzkumu a výroby atp.

Základní kostru osídlení Braniborska tvoří z hlediska různých odborně plánovacích aspektů odlišná těžišť osídlení decentralizované koncentrace. V zemském rozvojovém programu se počítá, včetně Berlína, s 37 územně a strukturálně pří-

nat nerovnováhy západní a východní části; obytná funkce nemá být potlačována a také průmyslová území zůstanou zachována.

Příměstská oblast má dvojí funkci. Přednostním cílem je uskutečnění její doplňující funkce vůči Berlínu. Současně však musí plnit rozvojové úkoly Braniborska, zvláště dokud regionální rozvojová centra nejsou ještě skutečnými motory jeho hospodářského rozvoje. Jsou zde ovšem i funkce, které nemohou být úplně nebo částečně uskutečňované v jádrovém městě; nelze se však bez nich obejít v aglomeraci jako celku – např. krátkodobá rekreace, rodinné bydlení, průmysl, event. některé služby, zaujímající velké plochy. Rozvojová sídla příměstské zóny tak mimo jiné zmírňují tlak zájemců pokud jde o pozemky a byty v Berlíně. Rovněž zajištění volného prostoru má pro uchování kvality života prvořadý význam.

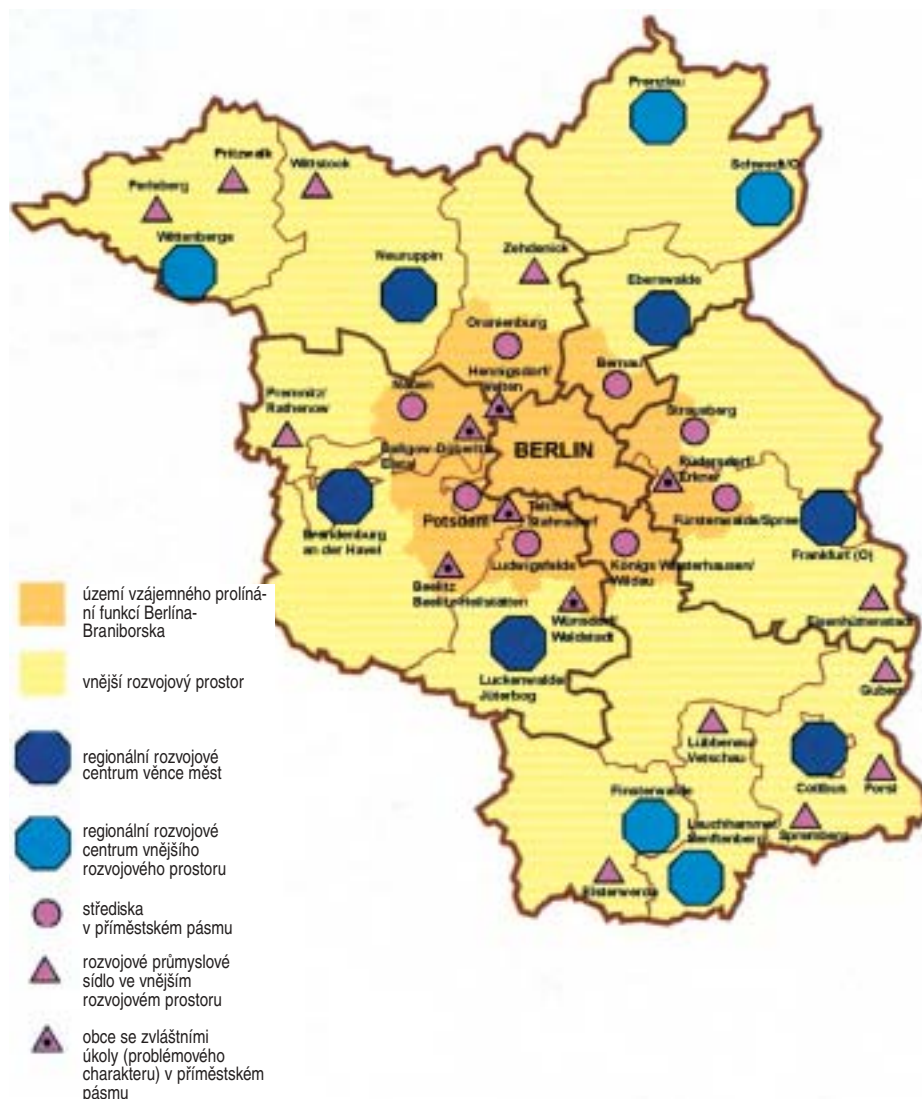
Vnější pásmo aglomerace (zbývající část Braniborska) náleží k územím s nejmenší hustotou obyvatel Německa. Pro tento prostor jsou charakteristické jednak venkovský ráz, jednak málo větších měst s regionální polarizací, popřípadě středisek průmyslu a řemesel. Zde je třeba zachovat přírodní zdroje a využít jednotlivé potenciály současné sídelní struktury. Nejnáléhavějším úkolem ve vnějším pásmu je účinné povzbuzení hospodářského rozvoje, především rozvoje jeho regionálních center. Další důležitou úlohou je zachování venkovského prostoru, jeho přírodních a rekreačních kvalit a v neposlední řadě i hospodářsky využívaných zdrojů.

1.6 Střediska decentralizované koncentrace

Šest regionálních rozvojových center věnce měst kolem Berlína (ve vnějším pásmu) – Brandenburg an der Havel, Neuruppin, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Cottbus a Jüterbog/Lyckenwalde jsou položeny v 60 až 100 km vzdálenosti od jádrového města aglomerace (obr. 1). Jejich svěbytný rozvoj umožňuje dostatečná vzdálenost od Berlína a současně přiměřená blízkost, aby mohly využívat předností metropole, např. četné hospodářské partnery nebo vědecko-výzkumná pracoviště. Tato centra plní dvojitou funkci: ekonomickými efekty ovlivňují rozvoj svého okolí a jsou alternativou způsobilou soutěžit s Berlínem a ulehčit tak jeho přetěžování.

Pět dalších regionálních rozvojových center vnějšího pásma leží ve venkovských oblastech a na jihu v území těžby. Města Wittenberge, Prenzlau, Schwedt, Finsterwalde a Lauchhammer/Senftenberg mají především stabilizovat své spádové obvody, vyznačující se nízkou hustotou osídlení.

Ve vnějším pásmu bylo navíc ještě vybráno jedenáct rozvojových sídel, v nichž je relativně více zastoupen průmysl. Jde o poměrně malá města o 10 000 – 30 000 obyvatelích s výjimkou Eisenhüttenstadtu. V těchto obcích se má průmyslová výroba udržet a má zejména umožnit vyváženou hospodářskou strukturu a stabilitu obyvatel v oblasti.



Obr. 1: Model decentralizované koncentrace

Osm středisek příměstské zóny, příznivě situovaných na tratích městské rychlodráhy, má hlavně saturovat nynější i budoucí poptávku po stavebních pozemcích v zázemí Berlína. Zde nepůjde ani tak o finanční podporu rozvoje těchto sídel, jako spíše o účinnou územní regulaci jejich růstu.

V příměstském pásmu bylo ještě vybráno šest obcí silně problémového charakteru (velká nevyužitá vojenská zařízení, zastaralý průmysl, rozptýlená struktura osídlení), jejichž další příznivý vývoj má však z oblastního hlediska značný význam. Výběr tedy nebyl podmíněn budoucím polarizujícím posláním center, ale nutností konverze jejich struktury, případně i hospodářského profilu.

Kromě výše uvedených skupin sídel byla ještě stanovena hierarchie střediskových obcí⁵⁾, které svým vybavením od lékařské péče až po možnosti univerzitního

vzdělání, dávají předpoklady pro vytvoření rovnocenných životních podmínek a napomáhají tak uskutečnění cíle postupného odstraňování disparit. Centra vybavení a jejich spádové obvody byly vymezené jak v Berlíně, tak v příměstském pásmu. Mimo metropoli byla vybrána nadřazená a středně velká střediska. Výběr nižších stupňů středisek – malých a základních, bude záležitostí nižších kategorií plánování, především jednotlivých regionálních plánů⁶⁾.

2. Zásady a cíle rozvoje příměstské oblasti Berlína v rámci jeho společného plánování s Braniborskem

2.1 Výchozí stav a hlavní úkoly

Nové spolkové země procházejí po ztrátě někdejších trvalých odbytíšť a po

privatizaci národních průmyslových podniků hlubokou krizí. Stejně hluboké jsou změny v zemědělství. Snížení produkčních kapacit, spojené s masivní ztrátou pracovních míst, vede na venkově k vysoké nezaměstnanosti. Na druhé straně však umožňují volné pracovní síly urychlení výstavby a přestavby podniků schopných hospodářské soutěže.

V hospodářském a životním prostředí Berlína-Braniborska bylo možné navázat na staré tradice. Obyvatelé Braniborska a Berličané mají opět přístup ke všem částem hlavního města. Obyvatelé západního Berlína naopak mohou využívat dlouho postrádaná rekreační místa v širším okolí. Rostoucí hospodářská a společenská činnost vede zároveň ke stále silnějšímu funkčnímu prolínání někdejších striktně odločených území. Po přemístění parlamentu a vlády se Berlín stal hlavním politickým center spolků.

V plném proudu je modernizace celkové dopravní infrastruktury. Rychlým tempem se zlepšuje dosažitelnost berlínské aglomerace železniční, silniční i vodní dopravou. Jsou připraveny projekty pro rekonstrukci a výstavbu rychlostních silničních a železničních komunikací, směřujících do Varšavy a Prahy. Vzhledem k příhodné poloze Berlína jako křižovatky dopravních os Paříž – Varšava – Moskva, dále Kodaň – Praha – Vídeň – Budapešť a Stockholm – Mnichov – Milán, se počítá s postupným zlepšováním celkové sítě těchto dopravních spojů na německém území. S růstem významu Berlína a Braniborska ve sjednocující se Evropě, dochází v hlavním městě a jeho příměstském pásmu k těmto strukturálním změnám:

- Pozemky uvnitř Berlína, využívané zvláště průmyslem, řemeslnou výrobou, některými službami, areály zahradek apod. povedou v důsledku zvyšování cen ke změně svého dosavadního účelu. Vytlačováno bude i staré málopodlažní obytné zastavění.
- Opuštěné průmyslové a vojenské plochy musí být opět využívány.
- Polohové přednosti braniborské části příměstské oblasti (blízkost Berlína, dálničního okruhu a rekreačních území) budou důvodem přemísťování průmyslu a řemeslné výroby, některých druhů služeb a růstu rodinného bydlení.
- Velká potřeba bytů, zvláště vlastnických, musí být uspokojena. Tato potřeba vyplývá jednak z nepoměru vlastnických bytů (ve srovnání s městskými aglomeracemi ve starých spol-

kových zemích), jednak ze ztráty bytů při restitucích a dále v důsledku příchodu nových obyvatel a také demoličních zásahů.

- S největší pravděpodobností bude rovněž postupně přemístěno rekreační bydlení západoberlínských obyvatel ze starých spolkových zemí do okolí hlavního města.

Pohled na klíčové údaje tabulky č. 2 názorně ukazuje jednak rozdíly ve stupni rozvoje Braniborska a příměstského pásma oproti jádrovému městu Berlínu a jednak nutnost dalšího rozvoje berlínské aglomerace ve srovnání s aglomeracemi starých spolkových zemí. Berlín a Braniborsko vycházejí při plánování svého společného rozvoje hlavně z vyváženosti ekologických a ekonomických faktorů; k nimž patří:

- rovnocenné životní poměry:
 - posílit střediskové funkce měst,
 - vytvářet rovnoměrné střediskové zásobovací obvody,
 - rozvíjet střediska v příměstském pásmu,
 - zajistit rozvoj venkova;
- krátké cesty, omezování dopravy:
 - pokud možno sblížovat pracoviště, bydlení a objekty a plochy využívané ve volném čase,
 - vytvářet přiměřeně hustá, kompaktní území obcí,
 - koncentrovat sídelní rozvoj;
- dát přednost železnici před silniční dopravou:
 - při rozvoji osídlení podporovat obce s dobrým připojením na železnici,
 - napomáhat zvyšování hospodárnosti místní kolejové dopravy usídlováním migrace obyvatelstva v její blízkosti;
- mít na zřeteli interní rozvoj sídel před venkovním rozvojem:
 - aktivovat vnitřní potenciály,
 - efektivně využívat infrastrukturu;
- vytvářet hodnotné prostory pro aktivity volného času a chránit přírodní zdroje:
 - respektovat přírodní zvláštnosti při stavebním rozvoji,
 - uchovat kulturní krajinu přiměřeným zemědělským a lesním využitím a udržet hospodářsky nevyužívané plochy přírodních zdrojů, chráněných oblastí a rekreačních území.

2.2 Obyvatelstvo a vymezení příměstské oblasti

V příměstském pásmu Berlína se nachází 275 obcí s 796 tis. obyvateli. Měs-

to Berlín má v současné době 3 569 tis. a jako aglomerace s příměstským pásmem celkem 4 245 tis. obyvatel. Od roku 1990 bylo vypracováno několik prognóz růstu obyvatelstva jádrového města. Odhady očekávaných přírůstků do roku 2010 se značně různily; jako výhled byla nakonec přijata nejnižší hranice zpracovaných previzí – 300 tis. obyvatel. Tento přírůstek je potřebný pro dosažení žádoucího rozvoje vybraných sídel. Při vyšších kvótách migrace není v řadě případů plošný rozvoj obcí konkrétně možný. Výhled rozvoje obcí (a tudíž i růst jejich obyvatelstva) bude vzhledem k nejistým prognózám upřesněn jednak v integrovaném zemském rozvojovém plánu, jednak v regionálních plánech.

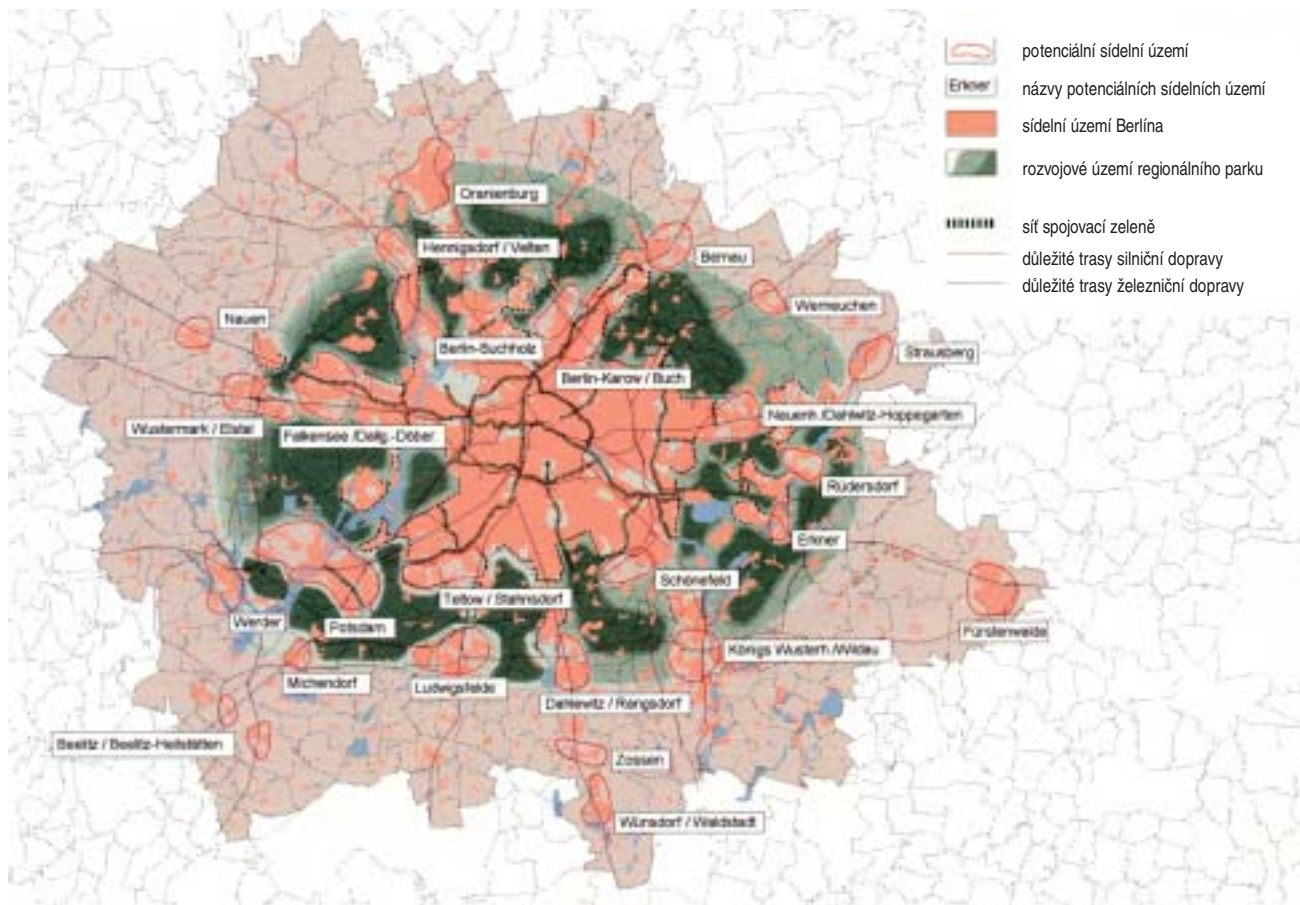
Pro vymezení příměstské oblasti budou důležitá tato kritéria:

- hospodářské činnosti v tomto prostoru: společný trh práce a trh pro výměnu zboží a služeb,
- denní dojízdka do zaměstnání: připravenost obyvatelstva dojíždět do zaměstnání i na větší vzdálenosti,
- zájem o krátkodobou rekreaci v okolí města a kulturní krajinu (včetně historického dědictví chráněného UNESCO, představovaného Potsdamskou kulturní krajinou),
- a opět se rozvíjející pospolitost lidí (identita).

Mnohá těžiště pracovních míst se nacházejí tradičně ve velkých a středně velkých městech. Ke zvládnutí dojízdky v okolí Berlína podstatně přispívá místní kolejová doprava, zvláště městská rychlodráha a regionální dráhy. Střediska se svými spádovými obvody a nabídka místní kolejové dopravy jsou tedy rozhodujícími orientačními faktory při vymezení příměstské oblasti.

2.3 Právní působnost stanovených zásad a cílů^{7,8)}

V dalšíh statích č. 2.4 – 2.7 jsou uvedené jednak **cíle (C)**, jednak **zásady (Z)** plánování příměstské zóny s příslušným dalším podrobnějším osvětlením. Jsou odvozené a zpracované na základě společného zemského rozvojového programu Berlína a Braniborska. Jsou platné pro úřady Spolku, zemí Braniborska a Berlína, pro obce a svazy obcí a pro ostatní veřejné nositele plánování. Jednotlivé stupně plánování se tedy musí uváděným cílům a zásadám přizpůsobit. To platí zvláště pro regionální plány a regulační plány obcí a svazů obcí⁹⁾.



Obr. 2: Potenciální sídelní území v příměstském pásmu

2.4 Sídelní prostor¹⁰⁾

C V sídlech je třeba přednostně využít vhodné vnitřní potenciály, a aktivovat tak jejich interní rozvoj. Obnova a přiměřené zahuštění zástavby mají přednost před rozšiřováním sídla mimo jeho zastavěné území. Pozemky ležící ladem, případně plochy předpokládaných demolí mají být co nejrychleji účelně využity.

Mnohé obce disponují ještě nevyčerpanými interními rozvojovými potenciály, které umožňují stavební rozvoj, aniž je třeba zabírat venkovní volné plochy. Vnitřní rozvoj znamená zahuštění současné zástavby a využití proluk a úhorů. Přitom je třeba respektovat zájmy usídleného obyvatelstva a chránit vnitřní účelově zdůvodněné volné prostory sídel.

Z Obce s nízkými sídelními hustotami a s železniční zastávkou by měly být zahuštěny, zvláště v okruhu pěší docházky ke stanici (jedná se přibližně o okruh 1 km, zvládnutelný pěší docházkou během 15 min. a na kole asi kolem 5 min.).

Podél železničních radiál, vycházejících z Berlína, se již v první polovině 20. stol.

rozšiřovalo osídlení. Často byla (a místy jsou) tato sídla nedostatečně vybavena. Válkou a pozdější berlínskou zdí byla přerušena suburbanizace příměstského pásma a mnohé pozemky uvnitř obcí zůstaly nezastavěné nebo nedostatečně využité. Vzhledem k příznivé dopravní poloze mají tyto do značné míry čistě obytná sídla dobré předpoklady rozvoje. Zlepšenou úroveň jejich vybavenosti může být také redukována doprava do Berlína (obr. č. 2).

Na druhé straně se rostoucímu obyvatelstvu ve spádovém okruhu nádraží nabízí pohodlně dosažitelná, ekologicky výhodná alternativa uspokojování potřeb obyvatel pravidelnými cestami do hlavního města, která se při jeho přitažlivosti, a to i při dobrém vybavení sídla, nedá vyloučit.

Z Obce napojené na železniční dopravu, zvláště na regionální dráhy a spěšné vlaky by se měly stát krystalizačními body, uspokojujícími poptávku po nových stavebních plochách.

Sídlům s dobrou dosažitelností a vysokou frekvencí cestujících je dáována přednost při nabídce zboží a služeb. Usídlení maloobchodu a služeb, případně jiných vysoce využívaných zařízení ve spádovém

obvodu nádraží, přispívá jak k zintenzivnění železniční dopravy, tak ke zlepšování úrovně občanské vybavenosti.

C Novou výstavbu, její polohu, rozsah a vybavení, je třeba přizpůsobit velikosti obce a situovat výhradně na pozemcích určených pro příslušnou funkci zástavby. Je nutné zabránit vzniku a rozšiřování živelného zastavění v krajině. Nežádoucí je rovněž nepřerušované pásové osídlení podél dopravních komunikací.

Z Při vymezení nových zastavitelných ploch se doporučuje uvážit možnost jejich odstupňování, pokud jde o jejich přednostní nebo pozdější využití.

Nové plochy, především pro bydlení, jsou zpravidla závislé na vybavení jádra obce, které také přejímá důležitou zásobovací funkci výstavby; centrum obce je zároveň hlavním místem kde se noví obyvatelé identifikují s jejím životem. Dobré vztahy mezi starým a novým územím sídla umožní, aby růstový proces probíhal bez problémů. Aby se nezatěžovala sociální integrace občanů neměly by se překračovat hranice únosnosti celkové infrastruktury, zvětšovat zdroje dopravy apod.

C Vykližené vojenské objekty, zařízení a plochy, které souvisejí s obcemi, je třeba využít pro vhodné sídelní funkce; jiné konverzní plochy v exteriéru by měly být především vyhrazeny funkcím volného prostoru. Urbanisticky důležité části někdejších vojenských ploch ve volné krajině, mohou být pro sídelní funkce využity pouze tehdy, je-li vypracována únosná rozvojová koncepce, která splňuje tyto podmínky:

- areál leží v sousedství obce a prostoro-ově může na ni navázat,
- má komunikační připojení (zvláště na veřejnou místní dopravu) a dostačující technické vybavení,
- jeho velikost, stav, zachovalost a způsobilost stavebních zařízení opravňuje vynaložení předpokládaných nákladů pro žádoucí nové využití.

O bývalých kasárnách a důstojnických ubytovnách ve venkovních prostorech, které vzhledem ke svému stavebnímu stavu, architektonické hodnotě a způsobilosti, případně i vhodnému dopravnímu napojení by mohly být využity pro bydlení nebo výrobní účely, může být v jednotlivých případech rozhodnuto jako o výjimkách. Přitom půjde jen o urbanisticky relevantní část; na garáže, barákové stavby a vybavení cvičišť není třeba brát ohledy.

Výjimkami z pravidla „renaturizace venkovních konverzních ploch“ jsou jednak zařízení technické infrastruktury (např. čistírny odpadních vod, deponie, rozvodny) a zařízení sociální infrastruktury (např. nápravná zařízení), která z důvodů imisí nebo veřejné bezpečnosti jsou zřizována ve venkovním prostoru.

Z Aby se zabránilo růstu dopravy je vhodné vzájemně sblížovat funkce bydlení, práce, občanského vybavení a zařízení rekreace a vyváženě je rozvíjet.

Zabránění růstu dopravy je jedním z nejvyšších cílů územního rozvoje. Princip účelového mísení funkcí, tedy územní blízkosti pracovišť, občanského vybavení, zotavných možností a bydlení nevyvolává „vynucenou“ mobilitu, příznačnou při oddělování funkcí a s tím spojenými rozmanitými cestami. I když tento princip není garantem, že se v blízkosti bytu najde vhodné pracovní místo, aby se tím zabránilo denní dojíždě, umožňuje mísení funkcí rozmanitější individuální volbu zaměstnání a také vytváření urbanisticky atraktivnějšího prostředí.

Z I v malých sídlech příměstské oblasti by mělo být příslušné občanské vybavení, zajišťující obyvatelům zásobová-

ní zbožím denní potřeby a odpovídající služby.

Zásobování zbožím denní potřeby plní v mnoha sídlech malé venkovské obchody. Jejich existence je však ohrožena velkoplošnými zařízeními maloobchodu, situovanými vně obcí. Přitom spotřebitel, který nevlastní automobil, je odkázán na možnost nákupu v blízkosti svého bytu. Zachování malých obchodů v místě je zvláště potřebné v řídce osídlených oblastech.

Z Umístování dalších velkoplošných zařízení maloobchodu mimo centrální obvody braniborských středisek a mimo dílčí centra Berlína, je přípustné jen tehdy, když druh a množství plánované nabídky zboží, budou přiměřené zachování zásobovací funkce centrálních obvodů středisek.

Výstavba supermarketů a jiných velkoplošných obchodních zařízení vně obcí, se sortimentem zboží odpovídajícím centrálnímu vybavení, oslabuje funkci a kupní sílu vybavení městských center. Vnější velkoplošná obchodní zařízení neomezují jen funkci městských středů, ale vytlačují z trhu řadu drobných obchodů a filiálek a vedou tak k nežádoucímu zvyšování dopravy. Dosavadní schválená výstavba supermarketů napomohla odstranění minulých deficitů v zásobování, přinesla však také řadu následných problémů.

Realizace dalších podobných záměrů by vedla k značným územním zátěžím a jednostranné struktuře maloobchodu se všemi nepříznivými vlivy na zásobování obyvatelstva v obcích.

2.4.1 Kategorie obcí a jejich předpokládaný rozvoj

Kompaktní město využívá úsporně jak finanční, tak ekologické zdroje. Rozvoj sídel odpovídající principům soustředěnosti investic, ochrany zdrojů a omezování dopravy bude:

- odstupňován na základě míry jejich způsobilosti pro uváděné funkce,
- usměrněn podle orientačních hodnot přírůstku obyvatelstva pro jednotlivé skupiny obcí,
- zvažován v souvislosti se stupněm ochrany okolního volného prostoru,
- se pokud možno řídit zásadou přednosti vnitřního před vnějším rozvojem.

Kategorizace obcí je uspořádána podle jejich rozvojové způsobilosti:

Obce kat. 1 mají vysokou způsobilost danou jejich připojením na železniční do-

pravu a jejich polohou uvnitř dobře vybaveného území infrastrukturou sledující sídelní osy¹¹⁾. Disponují zpravidla velkými vnitřními potenciály ploch a jsou těžišti pracovních příležitostí, případně také střediskovými sídly. Obce kat. 1 jsou největšími obcemi v zázemí Berlína. Jsou jmenovitě uvedené v zemském rozvojovém plánu a mají speciálně vymezené potenciální sídelní obvody.

Obce kat. 2 budou stanovené regionálními plány a musí splňovat tyto kvality: mají mít připojení na železniční dopravu, základní sociální infrastrukturu, zásobování zbožím denní potřeby a zásobování vodou, energiemi a likvidování odpadů.

Obce kat. 3 představují asi 220 převážně malých braniborských obcí. Leží ponejvíce v klimaticky důležitých volných prostorech mezi sídelními osami. V mnoha případech je jejich infrastruktur- ní vybavení nedostatečné. Jejich nadměrný rozvoj by narušil kulturní krajinu, vyžadoval by výstavbu přiměřené infrastruktury a místy také dodatečně budovaných komunikačních spojů pro automobilovou dopravu.

C Přírůstek obyvatelstva a pracovních míst se má v oblasti hlavního města a příměstského pásma soustředit na ta sídla, která na základě jejich sídelních a strukturních kvalit jsou k tomu vhodná:

- Berlín,
- obce kat. 1,
- obce kat. 2.

C Pokud jde o braniborské obce je žádoucí koncentrace dalšího vývoje sídel vyjádřena orientačními hodnotami. Tyto orientační hodnoty přírůstků obyvatelstva v procentech k roku 2010 by pokud možno neměly být překračovány:

- obce kat. 1 – 50%
- obce kat. 2 – 25%
- obce kat. 3 – 10%

Podle těchto orientačních hodnot bude očekávaný přírůstek 300 tis. obyvatel v Berlíně a příměstském pásmu rozdělen do roku 2010 celkem do 276 obcí. Uvedené orientační hodnoty nejsou samozřejmě žádnou reglementací, ale mají být daleko více pomoci při posuzování komunálních plánů výstavby z širšího hlediska zemského plánování. Publikované orientační indikátory naznačující výběr rozvojových sídel, mají také usměrnit investory při vyhledávání stavebních ploch do těchto míst.

2.5 Volný prostor¹²⁾

Z Aby byla zachována hospodářská a ekologická funkční způsobilost volného prostoru je třeba jeho plochy využít pro ekologicky vhodné zemědělství a lesní hospodářství.

C Toto využití je podstatným příspěvkem pro:

- udržení únosné sídelní a pracovní struktury ve venkovském území,
- utváření volného prostoru v aglomeraci,
- udržení a další rozvoj kulturní a rekreační krajiny s různými způsoby ekologicky únosného využívání půdy a tím i zajištění rozmanitosti biotopů a živočišných druhů,
- výstavbu regionálního tržního zásobování pro velký počet spotřebitelů a tudíž i omezení zdrojů nadregionální dopravy.

Z V zemědělství a lesním hospodářství mají být podporovány formy extenzivního obhospodařování, odpovídající místním podmínkám.

Extenzivní zemědělství a lesní hospodářství a obhospodařování lesů odpovídající jejich funkci, se uplatní zejména v nepříznivých podmínkách kde představuje vhodné hospodářské využití ploch kulturní krajiny. Značně redukováné užití umělého hnojiva a prostředků hubících škůdce, snižuje poškozování nezávadnosti spodních a povrchových vod. Je třeba předcházet zhuňování půd a jejich erozi. Takto bude umožněn příznivý rozvoj flóry a fauny a bude posílena odolnost zemědělských a lesních ekosystémů.

Z Současné lesy je třeba zachovat a na vhodných místech jejich rozsah zvětšit. Při jejich obhospodařování bude vhodné postupně přeměnit jejich převážně jednostrannou skladbu na biologicky zdravé, stabilní a přírodě blízké smíšené lesy.

V prostoru Braniborska a Berlína zaujímají lesy 40 % obhospodařovaných ploch. Lesy jsou ohroženy budováním dopravní a technické infrastruktury a jejich následně budovaných zařízení (čerpací stanice, parkoviště, zásobovací zařízení a služby), ale také bytovou výstavbou. Les přejímá různé důležité funkce, které je třeba chránit a udržovat. K nim počítáme rekreaci a význam lesa pro udržování přírodních životních podmínek – klimatu, vodního režimu, ochrany půdy a čistoty vzduchu. Navíc les spoluvytváří obraz krajiny, chrání biotopy a živočišné druhy a poskytuje nezanedbatelný hospodářský

užitek těžbou dřeva. Při rozšiřování lesních ploch bude nutné dbát na jejich soulad s historicky rostlou kulturní krajinou a zároveň respektovat požadavky zemědělství.

V minulosti převažovaly ve vysazování lesů borovicové monokultury, které je v budoucnu třeba přeměnit na smíšené lesy, lépe odolávající napadením škůdci.

Z V lesích sloužících převážně k rekreaci jsou stranou silnic zakládány sítě cyklistických, jezdeckých a turistických cest. Tyto sítě by měly navazovat na cyklistické stezky ve městech, zvláště ve vybraných rozvojových sídlech kat. 1.

Nabídka sítě dobře vybudovaných cyklistických a pěších cest může rekreační území do značné míry uchránit před náporom individuálního motorismu.

Z Intenzivně navštěvovaná, veřejně využívaná a urbanisticky často obtížně začleňovaná zařízení aktivit volného času je třeba situovat v blízkosti vlakových zastávek (nádraží regionální a městské rychlodráhy).

Z Zahrádky a místa pro kempinky mají být ve volném prostoru situované tak, aby trvale nenarušovaly souvislost krajiny.

Pokud zahrádky a kempinky přímo ne navazují na zastavěné území obce mají být vhodně zakomponované do krajiny. Expozované polohy, např. svahy a vrcholy kopců, nejsou pro toto využití vhodné.

Z Při využívání krajiny pro trasy dopravy a elektrických sítí je třeba se vyhnout jejímu poškozování tam kde se dá odvrátit.

Obraz krajiny narušují zvláště vedení vysokého napětí. V takových případech je možné plánovat podzemní vedení elektrických sítí. Dálniční trasy mohou být rušivým činitelem zvláště v otevřené krajině. Pro nutná nadzemní vedení se doporučuje jejich spojování do svazků, např. s železničními nebo dálničními komunikacemi, aby se také předešlo dalšímu vytváření optických cezur v krajině.

Z Pro veřejnost je nutné zabezpečit přístup k jezerům a nábrežím řek pokud tomu nebrání ochrana krajiny nebo jiné veřejné zájmy (např. ochranná pásma vodního hospodářství).

Řeky a jezera jsou středem zájmů veřejnosti pokud jde o rekreaci a využívání volného času. Aby bylo možno vyhovět rozmanitým požadavkům, má být zajištěn přístup ke koupalištím a přístavům lodí a člunů, ale také nábreží mají být průchod-

ná a nemají se proto zastavovat (nábreží má zůstat v šíři min. 50 m nezastavěné).

Z Základem ekologicky účinného spojitého systému volného prostoru v příměstském pásmu jsou tyto typy prostorů: „volný prostor s nároky na zvláštní ochranu“, „nadřazená spojitá zeleň“ a „cezury zeleně“. Uskutečnění výše uvedeného systému je řešeno krajinovým¹³⁾ a regionálním plánováním. Spojovací články systému a liniové struktury jako okraje potoků, křoví na hrázcích, aleje a vegetace kolem silnic a na mezích, mají se dále rozšiřovat, popřípadě doplnit.

Ekologicky účinný spojitý systém volných prostorů vytváří souvislou síť, propustující obce, okresy a země. Pro způsobilost a přirozenou regeneraci přírody není postačující pouze chránit území vzácné fauny a flóry. Jednotlivá území cenných biotopů musí být také vzájemně propojena, a to v takové šíři, aby byl zaručen nerušený pohyb zvěře a šíření rostlinstva.

Z Světové kulturní dědictví – Potsdamskou kulturní krajinu – je třeba zachovat a udržovat.

Areály Sanssouci, Neuer Garten, Babelsberg, Sacrow, Pfaueninsel, Nikolskoe, Klein Glienicke a Böttcherberg jsou zapsány na listině světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Potsdamská kulturní krajina se vyvíjela staletí; se svými přírodními potenciály a historicko kulturními hodnotami tvoří zvláště cennou součást volného prostoru mezi jednotlivými sídly. Při všech plánovacích opatřeních je zde třeba mít na zřeteli utváření povrchu terénu, jeho využívání, charakteristické prvky, výrazný obraz krajiny a historickou architekturu.

2.5.1 Volný prostor s velkoplošnou ochranou zdrojů¹⁴⁾

Z Tento prostor má značný význam pro ochranu ekologických zdrojů – klimatu a výměny vzduchu, pro rekreaci a zemědělské a lesní hospodářství. Jako část velmi hodnotné kulturní krajiny má být dále rozvíjena jeho rozmanitost a jedinečnost.

C Ve volném prostoru s velkoplošnou ochranou zdrojů může být osídlení rozšířeno jen výjimečně, pokud to bude v souladu s uvedenými kritérii:

- zdůvodnění potřeby rozšíření spolu s průkazem, že zamýšlenou výstavbu nelze umístit v okolních sídlech na plochách, které jsou k dispozici,

- bude zajištěno připojení na veřejnou dopravu, zejména vlakovou, spolu s technickými zařízeními sociální infrastruktury (např. odvádění odpadních vod),
- byly v této záležitosti vyčerpány možnosti spolupráce obcí.

Každá sídelní činnost ve volném prostoru je zásahem s určitými následky, která musí být proto zvláště pečlivě posouzena a zdůvodněna. I v obcích kat. 3, v nichž se předpokládá maximální přírůstek obyvatelstva do roku 2010 cca 10 %, by se měl jejich stavební rozvoj omezit na zastavěné území, případně na jeho arondaci.

2.5.2 Volný prostor s nároky na zvláštní ochranu¹⁵⁾

- C** V tomto prostoru mají přednost zájmy přírody a krajiny a zajištění a rozvoj jeho funkcí včetně zemědělství a lesního hospodářství. Jiná důležitá využití jsou jen tehdy přípustná, jsou-li slučitelná s cíli sledujícími ochranu. Ekologicky vyhovující využití ploch zemědělstvím a lesním hospodářstvím není na závadu.
- C** Rozšiřování sídel na úkor volného prostoru s nároky na zvláštní ochranu je nedovoleno.

Zemědělství a lesní hospodářství přispívá ekologicky trvalým obhospodařováním k uskutečnění cílů ochrany. Úrodnost půdy, typické krajinné prvky, bohatost druhů zvěře a rostlinstva je třeba udržovat, bránit erozi a tak zlepšovat prostředí flóry a fauny.

2.5.3 Rozvojový prostor regionálních parků

Vývoj osídlení v rozvojovém prostoru regionálních parků (obr. 3) probíhá podle zásad a cílů uvedených v oddíle 2.4 a podle stanov statí 2.5.1 a 2.5.2. Kromě toho je třeba respektovat tyto zásady:

- Z** V příměstském pásmu má být v těsném sousedství Berlína vybudován řetěz regionálních parků. Na jejich území budou zajištěny sociální a hospodářské potřeby usídleného obyvatelstva v rámci rozvoje jejich sídel a zároveň nároky na rekreaci obyvatelstva hlavního města. V souvislosti s krajinnými kvalitami jednotlivých regionálních parků bude podporován přiměřený rozvoj malých sídel v souladu s chráněnou krajinou, způsoby rekreace a ekologicky orientovaným zemědělstvím a lesním hospodářstvím. Berlínské volné prostory budou navazovat na regionální parky.

Z Záměry odvětvových plánů a opatření v území regionálních parků nesmějí narušovat jejich základní poslání.

Z Rozvoj regionálních parků vychází z místních podmínek, chrání a rozvíjí ráz jednotlivých dílčích prostorů a posiluje jejich identitu rozmanitým vybavením a utvářením.

Z Při realizaci regionálních parků je třeba zvláště respektovat rozvoj ekologicky účinných spojitých systémů volných prostorů.

Rozvojové prostory regionálních parků obklopují sídelní území Berlína a rozkládají se především mezi sídelními osami. Kromě ekologického a rekreačního poslání parků je také jejich cílem bránit neřízenému suburbánnímu rozšiřování velkoměsta do svého okolí. Tak bude možné uchránit, pro Braniborsko typické, ucelené území současných polí, lesů a luk kolem Berlína.

Měnicím se způsobem obhospodařování lze do jisté míry čelit většímu růstu drobných sídel i nezaměstnanosti. Velký význam zde nadále bude mít ekologicky zaměřené zemědělství a lesní hospodářství. Zdrojem pracovních příležitostí může být rovněž ekologicky nezávadná řemeslná výroba, infrastrukturní zařízení a služby, sloužící především příměstské rekreaci. V platnosti zůstává zákaz živelné výstavby v krajině a také nepřerušovaného pásového zastavění podél silnic.

Na základě místních a historických zvláštností by měl každý park rozvíjet svůj typický ráz. K vytváření vzájemné odlišnosti parků přispěje mozaika rozma-

nitěho využívání jejich území, propojených sítí pěších, turistických a cyklistických cest.

Okraje regionálních parků by neměly překročit vzdálenost 15 km od hranic souvislého zastavění Berlína. Toto předběžné vymezení bude upřesněno v regionálních plánech na základě kritérií respektujících hospodářská, přírodní a krajinná hlediska a rovněž potřeby příměstské rekreace a její infrastruktury.

2.6 Členění sídelního prostoru vzrostlou zelení

C Nadřazená spojovací zeleň svazuje v sídelních obvodech volné prostory a realizuje tak jejich účinný spojitý systém; v souvislosti s jeho rekreační a ekologickou funkcí má být udržován a dále rozvíjen.

Spojovací zeleň také umožňuje vytváření sítí sídelní a krajinné zeleně.

Z Cezury zeleně zabraňují srůstu sídel ležících vzájemně v těsné blízkosti a poskytují také možnosti místní denní rekreace.

Zvláště kolem tratí městské rychlodráhy vzniklo rozsáhlé osídlení. Jednotlivá sídla mají tendenci srůst do nepřerušovaného sídelního pásu a některá již takový pás vytvořila. Liniové srůstání sídel nesplňuje vytčený cíl koncentrace činností v blízkosti vlakových nádraží a rovněž tak prioritní postup výstavby od středů sídel navenek. Nadto je poškozován obraz krajiny, stírá se jasné vymezení okrajů obcí a prodlužuje se dosažitelnost ploch krátkodobé rekreace.



Obr. 3: Regionální parky

2.7 Doprava

Z Dopravní infrastruktura má co nejlépe funkčně zpřístupnit hlavní město a jeho příměstské pásmo, a to jak v regionálním, celostátním i mezinárodním měřítku. Má plnit tyto cíle:

- omezování dopravy zvláště uceleným rozvojem sídel a výstavbou telekomunikací,
- přeložení dopravních výkonů z leteckého a silničního provozu na železnici a lodní dopravu a přechod od motorové k nemotorové individuální dopravě,
- soustředování dopravy do vymezených tras,
- racionální ekologické a její společensky únosné uspořádání.

Železnici je třeba přednostně rozvíjet jako základní složku jak pro osobní, tak i nákladní dálkovou nebo regionální dopravu.

V nadcházejících letech ještě vzrostou zdroje dopravy (pokračující hospodářský rozvoj Berlína-Braniborska, rozšíření vnitřního trhu Evropské unie). Berlínem a západní a východní částí příměstského pásma prochází důležitá osa spojující evropské hospodářské oblasti směrem od Londýna, Paříže a Amsterdamu na západě a na východě, procházející Varšavou, Minskem k Moskvě a přes Vilnius k Petrohradu. Ve směru sever-jih se vytváří další hospodářská osa probíhající městy Kodaní, Berlínem, Prahou, Vídní a Budapeští. I na těchto osách bude pokračovat růst dopravy, související zvláště s rozšířením evropského trhu po připojení středoevropských a východoevropských států k Evropské unii.

Z V rámci podpory růstu hospodářských sil Braniborska a Berlína a následně pro zlepšení dopravních výkonů v celé oblasti, je nutné současnou dopravní a komunikační síť z části rekonstruovat, doplnit a dále rozvinout.

Z Při plánování dopravních zařízení by měly být co nejméně poškozeny přírodní podmínky, obraz krajiny, lesní a zemědělské plochy a také prostředí sídel.

2.7.1 Veřejná hromadná osobní doprava

Z Veřejná hromadná osobní doprava má hlavní přednost při vytváření sociálně a ekologicky orientované dopravní struktury; respektuje potřeby lidí s omezenou mobilitou a má na zřeteli hospodárnost. Jejím základním úkolem je propojení obcí v území vzájemného prolínání funkcí, se systémem

střediskových obcí uspokojujících široké potřeby veřejnosti.

Nositeli veřejné hromadné osobní dopravy jsou komunální územní sdružení, jejichž starostí je jednak nabídka dopravy, jednak její financování. Obě spolkové země podporují komunální územní sdružení a podniky provozující veřejnou hromadnou osobní dopravu subvencemi, investičními příspěvky a výstavbou základní infrastruktury.

Z Všechna sídla je třeba propojit sítí veřejné osobní dopravy a spojit je s těžiti osídlení a střediskovými obcemi. Síť musí být navázána na dálkové a regionální trasy vlaků. Základní síť veřejné hromadné osobní dopravy tvoří kolejové dopravní prostředky (regionální železnice, městská rychlodráha, podzemní dráha a pouliční dráha). Dopravní infrastruktura a příslušný obslužný systém kolejové dopravy musí odpovídat žádoucím potřebám (obr. č. 4).

Tangenciální spojení, hlavně mezi zastávkami a nádražími kolejové dopravy, vytvářejí především autobusy.

Z Výhledově má být rovněž zajištěno kombinování motorové dopravy s cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravou, a to zabezpečením dostatečných ploch pro vytvoření decentralizovaných přestupních možností (Park and Ride).

Všechny dopravní vztahy se ovšem nemohou zajistit veřejnou hromadnou osobní dopravou. V takových případech jsou možné kombinace mezi veřejnou hromadnou osobní dopravou a individuální dopravou, případně mikrobusem nebo taxíky pro soustřednější použití.

Z Veřejná hromadná osobní doprava má svou atraktivní nabídkou také zajistit dosažitelnost rekreačních a sportovních areálů a zařízení pro další činnosti ve volném čase.

2.7.2 Železnice

Z Železniční infrastruktura celostátních a nadregionálních spojů má být s využitím nových technologií přebudována pro vysoké rychlosti. Trati regionálního významu by měly být rozlišeny podle svých funkcí. Regionální expres



Obr. 4: Plán železniční osobní místní dopravy

sy mají propojit zejména nadřazená a středně velká střediska.

V příměstské oblasti doplňuje regionální doprava městskou rychlodráhu a slouží nejen dojížděče do práce a za vybavením, ale také rekreačním účelům (např. hromadná přeprava kol pro cyklisty).

Z Železniční tratě s jejich přípojkami, sloužící převážně nákladní dopravě, mají být zachované a jejich funkce posílena. K přesunu zboží na kolejovou dopravu je třeba vybudovat systém středisek pro nákladní dopravu, a to jak v zámezi Berlína, tak v jeho obvodech. Při situování zpracovatelského průmyslu a závodů s intenzivními dopravními nároky ba mělo být pamatováno na vhodné připojení na kolejovou dopravu.

Železnice je pro mnoho druhů zboží přepravovaných na velké vzdálenosti nejekologičtější dopravním prostředkem. Proto bude podporován přesun přepravy nákladů ze silničních komunikací na koleje a výstavba potřebných zařízení jako rozdělovacích středisek, překladišť a přípojek průmyslových areálů na železniční síť.

2.7.3 Silnice

Z Silniční soustava má svou odlišně kvalifikovanou síť zajistit:

- celostátní, nadregionální a regionální spojovací funkce,
- zpřístupnění ploch malých územních celků.

Nadřazené a středně velké střediskové obce mají být zapojené do základní sítě silničních spojů a jejich žádoucí dosažitelnost má být zajištěna.

V Braniborsku a východní části Berlína působí špatný stavební stav a nedostatečná kapacita cestní sítě a křižovatek mimořádné problémy. Spojovací funkce komunikací je zde zatím nedostačující.

Rovněž musí být zvýšena výkonnost dálniční sítě. Vybraná síť spolkových silnic má procházet mimo obce a podle možnosti má být vybavena mimoúrovňovými křižovatkami. Slouží také dílem celostátní dálkové dopravě, regionálnímu připojení rozvojových center a také částečně dopravě těžkých a nebezpečných nákladů, které nemohou být přepravovány po železnici nebo lodní dopravou.

Z Při výstavbě silniční infrastruktury je možné flexibilně upravovat její standardy tak, aby bylo možné přiměřeně respektovat požadavky památkové péče a podobně i ochrany přírody a krajiny.

Z Aleje mají být zachovány.

Výstavba silniční sítě má zajišťovat nezbytné potřeby silniční dopravy (primárně jde o veřejnou hromadnou osobní dopravu a hospodářskou dopravu); současně má být zvýšena její bezpečnost a zachovány hodnoty životního a přírodního prostředí. Aleje jako zvláštní krajinné hodnoty Braniborska mají být chráněné.

Z V soustavě cestních spojů je třeba přihlédnout k potřebám chodců a cyklistů dalekosáhlou výstavbou bezpečných pěších a cyklistických cest, pokud možno bez zacházek a oklik. Současné újmy těchto účastníků provozu oproti motorizované individuální dopravě je nutné postupně odstranit.

Z V rámci podpory cyklistické dopravy by měla být vybudována soustava nadregionálních cyklistických cest nezávisle na síti hlavních silnic.

Nemotorizovaná doprava, jako nejekologičtější složka dopravního ruchu, má být podporována. Síť cyklistických cest musí být napojena na zastávky železniční a veřejné hromadné osobní dopravy.

2.7.4 Vnitrozemská lodní doprava

Z Vnitrozemská lodní doprava bude mít v budoucnu značně větší podíl na přepravě zboží.

Území vzájemného prolínání funkcí (Berlín a příměstské pásmo) disponuje hustou a výkonnou sítí vodních cest, která dává dobré předpoklady pro své intenzivnější využití. Přitom musí být zajištěny i ostatní funkce vnitrozemských vod a ochrany životního prostředí.

Z Na současných spolkových vodních cestách ve směru západ-východ musí být odstraněny jejich úzké profily, aby lodní doprava mohla převzít přepravu zboží ze silničních komunikací. Ostatní spolkové a zemské vodní cesty by měly nadále udržet provoz lodní dopravy, aniž by narušovaly ráz okolní kulturní krajiny.

Z Přístupy k sítím vodních cest by měly být na vhodných místech vybudovány jako křižovatky kombinované dopravy zboží.

Silnější využití vnitrozemské lodní dopravy pro hromadnou přepravu zboží, vyžaduje vybudování přístavů. V místech s velkými přepravními nároky by bylo třeba zřídit terminály, umožňující překládání zboží jak z železnic tak i silnic a opačně.

2.7.5 Letecká doprava

Z Pro potřeby vzdušné dopravy do Braniborska a Berlína je nutné neodkladně

uspíšit výstavbu mezinárodního letiště na jihovýchodě hlavního města v prostoru dosavadního letiště Schönefeld. Podle očekávané letecké přepravy je třeba zajistit dostatečný rozsah ploch pro vybudování nových startovních a přistávacích drah. Po uvedení nového letiště do provozu budou postupně zrušena dosavadní letiště Tempelhof a následně Tegel.

Z Podíl leteckého provozu na krátké vzdálenosti se má značně omezit ve prospěch dálkové železniční dopravy.

Nové letiště v prostoru Schönefeld se stane po svém dokončení jediným mezinárodním leteckým přístavem pro celou oblast Berlína-Braniborska.

Z Regionální braniborská letiště (tři v příměstském pásmu) mají uspokojovat poptávku po letecké dopravě zejména ze strany obchodu a aktivit volného času. Všechna regionální letiště musí při svém provozu respektovat požadavky ochrany životního prostředí.

3. Vztah plánu rozvoje území vzájemného prolínání funkcí k ostatním plánovacím úrovním

Kromě dvou dokumentů schválených v roce 1998 – společného rozvojového programu obou zemí a plánu rozvoje území vzájemného prolínání funkcí, je nyní rozpracován integrovaný zemský rozvojový plán celkového prostoru Berlína-Braniborska, který bude obsahovat veškeré nadoborové¹⁶⁾ a oborové¹⁷⁾ cíle. Plán naznačí v základních rysech rozvoj struktury sídel, technických sítí a zařízení a rozvoj volných prostorů. Dále se bude zabývat územními předpoklady a možnými podněty hospodářského rozvoje obou spolkových zemí, jejich přírodou a krajinou, zemědělstvím a lesním hospodářstvím, surovinovými zdroji a jejich ochranou a uspokojováním potřeb obyvatelstva v nejširším smyslu.

Zpracování plánu rozvoje území vzájemného prolínání funkcí (a tedy i jeho součástí – příměstského pásma Berlína) by mělo logicky následovat až po schválení integrovaného rozvojového plánu obou zemí. Hlavním podnětem k jeho předčasnému vypracování a schválení byl však rostoucí tlak na suburbanizaci zázemí hlavního města a tedy i nezbytnost jejího řízeného rozvoje. Plán rozvoje území vzájemného prolínání funkcí plní již nyní zásady a cíle společného rozvojového pro-

Ukazatel	Spolek (staré země)	Berlín celkem	Braniborsko celkem	Metropole – srovnání		
				Berlín + přím. pás.	Hamburg + přím. pás.	Mnichov + přím. pás.
Obyvatelstvo 3)	—	—	—	4 245 038	3 230 129	2 385 928
Plocha km ² 3)	—	—	—	5 368	10 441	5 503
Hustota obyv./km ² (1992)	263	3 909	86	791	309	434
Obyt. plocha na 1 obyv. v m ² (1987)	36,5	33,9	28,4	32,6	35,5	36
Podíl vlastnických bytů na celkové stavu (1987) 3)	38,5%	—	41,9%	17,3% Berlín záp. + přím. pás.	31,7%	30%
Zaměstnanost v sektorech Zemědělství a lesní hosp. Průmysl a živnosti ¹⁾ Služby ²⁾ (1992)	3,1% 38,4% 58,5%	0,6% 28,9% 70,4%	5,9% 35,2% 58,9%	1,8% 33,0% 65,2%	2,5% 27,5% 70,0%	2,1% 30,3% 67,6%
Podíl nezaměstnaných (1992)	9,3%	13,2%	15,3%	12,9%	9,9%	5,9%

- 1) včetně energetiky, vodního hosp. a stavebnictví
2) včetně obchodu, dopravy a telekomunikací
3) údaje neuvedeny

Tab. 2

gramu obou zemí a soustředil se především na řešení problematiky rozvoje sídel, zachování volných prostorů a žádoucí vývoj dopravy.

Zmíněné zásady a cíle budou dále prohloubeny a konkretizovány v regionálních plánech, a to tam, kde se území regionů překrývá s příměstskou oblastí. (Celkový prostor Braniborska, kromě území Berlína, je rozdělen na pět plánovacích regionů). V území příměstského pásma budou regionální plány řešit tyto důležité úkoly: rozlišení rozvojových ploch sídel podle jejich využití, stanovení kategorií ochrany volných prostorů, výběr malých a základních středisek, diferencování dopravní infrastruktury a občanského a technického vybavení.

Plán využití ploch Berlína byl vypracován v roce 1994, tedy ještě před uzavřením smlouvy o společném zemském plánování. Části plánu využití ploch, důležité z hlediska zemského plánování, které nejsou obsaženy v plánu rozvoje území vzájemného prolínání funkcí, budou platné tak dlouho, dokud je nyní zpracovaný integrovaný zemský rozvojový plán buďto převezme nebo změní. Případné změny v plánu využití ploch Berlína mohou být

vyvolány současně formulovanými cíli společného zemského plánování.

Závěr

Model decentralizované koncentrace, myšlenka polycentrického uspořádání, preference ekologicky zdůvodněné kolejové dopravy, spolu se snahou o udržení krajinných hodnot, jsou ve společném plánování Berlína a Braniborska příslibem úspěšné koncepce řízení současného suburbanizačního procesu. Pro zajištění trvalého rozvoje obou spolkových zemí jsou rovněž důležité zdůrazňované zásady přednostního interního rozvoje sídel a omezování spotřeby volných ploch a přírodních zdrojů.

Možnost aplikace řešení vztahů Berlína a Braniborska v územních podmínkách Prahy a Středočeského kraje byla již připomenuta v úvodu článku. I když v zájmu Prahy prozatím nedochází k tak silným suburbanizačním tlakům a vysoce intenzivnímu prolínání funkcí jako v případě Berlína, je třeba se zesilováním tohoto procesu počítat.

Vladimír Matoušek

1. Zemské plánování je součástí veřejné správy spolkových zemí, které zpracovává souhrnné, nadřazené programy a plány odpovídající zásadám prostorového uspořádání a koordinuje jiné významné plánovací akce a opatření.
2. Oblast vzájemného pronikání funkcí je území, jehož obce jsou vzájemně propojené mnohostrannými pracovními, nákupními, kulturními a rekreačními vztahy; tyto vztahy ponejvíce směřují k jádrovému městu s nadřazenými obchodními zařízeními, službami a dalším infrastrukturním vybavením. (V českém územně plánovacím pojmosloví nemáme pro německý výraz „Verflechtungsbereich“ jednoznačně vyjádřený ekvivalent).
3. Model decentralizované koncentrace vyjadřuje orientačně politický záměr prostorově strukturálního vývoje zemí Berlína a Braniborska. Cílenou podporou vybraných středisek, rozvojových těžišť osídlení, stabilizací průmyslu a ochranou krajiny se polycentrický model snaží odstranit prostorové a strukturální nerovnováhy. V zemském rozvojovém programu Berlína a Braniborska byl tento model schvá-

- len jako společná základna výhledového rozvoje.
4. Městskou aglomeraci tvoří silně urbanizované území jednoho nebo více velkých měst, zahrnující další blízká sídla s jejich spádovými obvody. Aglomerace se člení na:
 - jádrové město (jádrová města), jehož sídelní vztahy dosahují takové intenzity, že jsou rozhodujícím faktorem pro vznik městské aglomerace;
 - příměstské pásmo (oblast, zóna) bezprostředně přiléhající k jádrovému městu, s nímž jsou jeho sídla v intenzivních ekonomických a společenských vztazích; příměstské pásmo přebírá některé funkce, které není možné situovat v jádrovém městě aglomerace;
 - vnější pásmo (oblast, zóna), v němž je možné identifikovat nebo očekávat určité sídelní vztahy s příměstským pásmem nebo jádrovým městem aglomerace.
 5. Středisková obec je lokalita, která kromě uspokojování potřeb vlastních obyvatel, podle své funkce v soustavě středisek, plní také úkoly uspokojování potřeb obyvatelstva svého spádového území. V Německu se kromě metropole Berlína navrhuje 3 – 4 kategorie středisek:
 - nadřazené (nejvyšší) středisko,
 - středně velké středisko,
 - malé, případně základní středisko.
 6. Regiony jsou plánovací prostory hierarchicky nižší než úroveň spolkové země. Regionální plánování má konkretizovat programy a plány zemského plánování a stanovit regionální cíle prostorového uspořádání. Regionální plánování představuje podstatný spojovací článek mezi nadmístními představami rozvoje země a konkrétním využitím prostoru na místní úrovni, a to plány řízení výstavby. Úroveň a náplň německých regionálních plánů odpovídá přibližně našim územním plánům velkých územních celků. Liší se však od nich svou přímou vazbou na zemské rozvojové plány i různými způsoby pořizování a schvalování. V poslední době dochází v Německu ke snaze spojit regionální plány a plány využití ploch obcí do jednoho plánovacího celku. Integrovaný model byl již vypracován.
 7. Zásady prostorového uspořádání jsou všeobecně platné výpovědi pro uspořádání a vývoj prostoru, obsažené v zákonu o prostorovém uspořádání a v zákonech o zemském plánování. Musí být všemi veřejnými místy (a za určitých předpokladů i osobami soukromého práva) při prostorově významném plánování a opatřeních zvažována vzájemně mezi sebou.
 8. Cíle prostorového uspořádání jsou závazně stanovené prostorově a věcně potřebné úkoly, obsažené v textech a výkresech programů a plánů zemského a regionálního plánování. Musí být respektovány veřejnými nositeli plánování (za určitých předpokladů i osobami soukromého práva) při všech prostorově významných plánovacích činnostech a opatřeních. Komunální plány se musí cílům prostorového uspořádání a zemského a regionálního plánování přizpůsobit.
 9. Úkolem regulačních plánů je příprava stavebního a jiného využití pozemků v obci podle předpisů stavebního zákoníku. Regulační plánování je dvouступňové. Regulační plány zahrnují plán využití ploch a závazný zastavovací plán. Regulační plány mají zaručit spořádaný urbanistický rozvoj a sociálně spravedlivé využití půdy, odpovídající obecnému prospěchu; mají přispívat k tomu, aby bylo zabezpečeno životní prostředí důstojné člověka a aby byly chráněny a rozvíjeny přirozené základy života
 10. Sídelní prostor vytváří každé seskupení budov převážně obytného charakteru tj. obec (město, vesnice), případně i osada administrativně přidružená k některé obci.
 11. Sídelní osy se vyznačují hustě po sobě následujícími sídly podél existujících nebo plánovaných zařízení veřejné místní a příměstské dopravy. Nepředstavují nepřetržitý pás sídel, ale jsou rozčleněny volnými prostory. Jsou nástrojem uspořádání sídel a zajištění volných prostorů, především v aglomeracích.
 12. Volný prostor je území vně sídel, v němž se rozvíjejí účelové a ekologické funkce, mající vhodný vztah k rozvoji krajiny. Pro chráněné části volných prostorů se v regionálních plánech navrhuje pásma a cezury zeleně a území s vyhrazenou (přednostní) funkcí.
 13. Krajinné plánování slouží realizaci cílů ochrany přírody a péče o krajinu v osídlené i neosídlené krajině. V zásadě se dělí na tři plánovací stupně:
 - krajinné programy,
 - krajinné rámcové plány,
 - krajinné plány.
- Některé spolkové země a městské státy upouští od vypracování krajinných programů.
14. Volný prostor s velkoplošnou ochrannou zdrojů tvoří všechna území, která nezahrnují zastavěné plochy sídel a volné prostory s nároky na zvláštní ochranu. V tomto prostoru se mohou nacházet: rozptýlené osídlení (samoty), objekty a plochy sloužící zemědělství a lesnímu hospodářství, areály zahrádek a chat, rekreační objekty pro veřejnost, zvláštní území (např. golfové hřiště), pro které uváděné zásady a cíle neplatí.
 15. K volnému prostoru s nároky na zvláštní ochranu náleží:
 - územní ochrany přírody,
 - chráněné krajinné oblasti,
 - velké plochy chráněných biotopů,
 - chráněná území dropů,
 - městská vysoká zeleň,
 - blízké a vnitroměstské rekreační oblasti (v Berlíně i zahrádky, jsou-li součástí spojitěho systému volného prostoru),
 - areály Postupimské kulturní krajiny,
 - plochy ekologicky účinného spojitěho systému volného prostoru (nížiny, doplnění mezer mezi ostrovně rozloženými biotopy), které mají důležitou spojovací funkci.

Ve volném prostoru s nároky na zvláštní ochranu se nacházejí objekty a plochy jiného účelu, např. rozptýlené osídlení (samoty) a stavebně využívané plochy zemědělství a lesního hospodářství.
 16. Nadoborové cíle zahrnují:
 - nadřazené cíle pro prostorovou strukturu,
 - prostorově strukturální členění:
 - aglomerace,
 - venkovský prostor,
 - strukturálně se rozvíjející území,
 - regiony,
 - střediskové obce a rozvojové osy:
 - střediskové obce, spádové obvody,
 - těžišť osídlení,
 - obce,
 - obyvatelstvo a pracovní místa,
 - území zvláštního významu pro funkci volného prostoru.
 17. Oborové cíle zahrnují:
 - rozvoj krajiny,
 - osídlení, stavbu měst a obcí, výstavbu bytů,
 - zemědělství a lesní hospodářství,
 - průmysl a řemeslnou výrobu,
 - přírodní zdroje a suroviny,
 - trh práce,

- vzdělání a výchovu,
- kulturu,
- volný čas, rekreaci a sport,
- sociální péči a zdravotnictví,
- dopravu,
- zásobování energií,
- vodní hospodářství, odstraňování odpadů,
- ochranu životního prostředí, správu a soudnictví,
- obranu, veřejnou bezpečnost.

Literatura:

ERNER, K.: *Landesgrenzen überschreiten, Garten + Landschaft*, č. 10, 1998
 HENNE, E.: *Landesplanung als Instrument und Strategie einer nachhaltigen Entwicklung für die Me-*

tropolenregion Berlin-Brandenburg, Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, Potsdam 1999

KOLEKTIV: *Aufbruch zur Weltstadt – New Berlin, Der Spiegel*, č. 36, 1999

KOLEKTIV: *Berlin Studie, Senatskanzlei, Berlin 1999*

KOLEKTIV: *Gemeinsam planen für Berlin und Brandenburg, Potsdam, 1998*

KOLEKTIV: *Planerk Innenstadt Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, Berlin 1998*

KOLEKTIV: *Planwerk-next generation, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, Berlin 1998*

KOLEKTIV: *Räumliche Entwicklung in der Region Berlin – Planungsgrundlagen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1990*

KOLEKTIV: *Raumordnungsbericht 1998, Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg 1998*

KOLEKTIV: *Raumstrukturelle Entwicklungstrends im gemeinsamen Planungsraum Berlin-Brandenburg, Landesumweltamt Brandenburg, Potsdam 1999*

KOLEKTIV: *Strategy-Report Gemeinsame Landesplanung Berlin, Brandenburg, Potsdam 2000*

KURNOL, J.: *Raumordnung und Städtebau in der Informationsgesellschaft, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn 1998*

WESSLING, CH.: *Verflechtungsstrukturen im Metropolitanraum, Technische Universität Cottbus 2000*