

# PŘÍKLADY SOUDOBÉ VÝSTAVBY VE VÍDNI

## Urbanismus, architektura a ženská otázka

Bydlení a podpora bytové výstavby z veřejných prostředků je tradičním tématem komunální politiky. U projektů, které jsou zde prezentovány, stojí za pozornost především jejich sociologická stránka. Prvním z projektů je sídliště Frauen-Werk-Stadt<sup>1)</sup>, které bylo navrženo s ohledem na potřeby co nejširšího spektra sociálních skupin.

Uspořádání obytných celků reaguje zpravidla na potřeby těch obyvatel, kteří odcházejí denně do zaměstnání, jsou výdělečně činní a jsou mobilní – do této skupiny patří většina mužů. Vedle nich existují sociální skupiny osob, které vykonávají neplacenou práci v domácnosti, pečují o jiné, svými životními okolnostmi jsou nuceny zdržovat se většinu dne v bezprostředním okolí svého bydliště, a proto na ně mají větší požadavky. Sem patří především ženy, děti a mládež a senioři. Projekt Frauen-Werk-Stadt se pokouší tyto požadavky definovat a současně na ně reagovat. Je pokusem o vepsání ženské zkušenosti do urbánního a obytného rámce, zasazeného do konkrétní situace v 21. vídeňském okrese. Na územním řešení sídliště zasazeného do zeleně a na návrhu čtyř sekcí se podílely čtyři architektky. Přestože tento projekt nezpůsobil sociologickou revoluci v architektuře a netransformoval bytovou výstavbu na součást gender studií, nastínil některé obecnější trendy k přátelštějšímu městskému bydlení. K nim patří například různé typy bydlení s variabilním uspořádáním bytů i společných prostor, jejich vzájemné vztahy, přehledné spořádání, způsoby a důvody osvětlení, nové otázky o stávajících standardech vybavení apod.

Na počátku diskusí a střetů na téma rovnoprávnosti a rovných příležitostí v urbanismu a územním plánování byla výstava „Komu patří veřejný prostor – každodenní život ženy ve městě“<sup>2)</sup>. Tato výstava poprvé ukázala, jak je život žen ovlivňován architekturou, urbanismem a územním plánováním. Rozdílné požadavky žen a mužů nejsou důsledkem biologických rozdílů, ale důsledkem rozdílných životních podmínek a sociálních rolí: Kdo využívá pohodlí vlastního automobilu, nemusí se starat o vzdálenost mezi bydlištěm a pracovištěm a o rozmístění zastávek veřejné dopravy; kdo se nezabývá domácími pracemi, nepřemýšlí o umístění popelnice a domovních prádelen. Domácí práce, péče o děti, péče o stárnoucí rodiče, zabezpečení komfortu i pro partnery – to jsou činnosti, které většinou vykonávají ženy, většinou vedle svého zaměstnání. Ženy proto vidí polohu bytu, dopravní dostupnost, možnosti nakupování a zařízení pro trávení volného času jinými očima než muži. Uplatňovat rovný přístup v architektuře a urbanismu znamená brát tyto potřeby v úvahu. Rozvedení této otázky a její řešení znamená zahrnout každodenní ženskou rutinu do urbanistických dokumentů, přihlížet k životním cyklům a k měnícím se rolím v jejich průběhu, ale také umožnit ženám a dívkám lepší využití veřejných prostor.

Sídliště Frauen-Werk-Stadt leží v 21. vídeňském okrese, na ulici Donaufelder Strasse, která je budoucí osou rozvoje, spojující dvě místní centra<sup>3)</sup> na sever od Dunaje. V blízkosti sídliště leží zastávka tramvaje, vzdálená čtyři zastávky od stanice rychlodráhy a od roku 1996 i od metra ve Florisdorfu, opačným směrem šest stanic od metra v Kagranu. Dopravní dostupnost pro toto městské rozvojové území je

hodnocena jako poměrně dobrá. Území bylo dříve využíváno jako zahradní kolonie. Ve směru severojižním je převýšení pozemku 5 m, na celém území je vysoká hladina spodní vody.

Do architektonicko-urbanistické soutěže bylo pozváno celkem osm architektek. Požadovanými výstupy byla situace v měřítku 1:500, řešení veřejných prostor a dispozice bytů typického podlaží. Soutěžící tak prokazovaly, jak urbanistické řešení ovlivní kvalitu bydlení, důležitým rozhodovacím kritériem byla kvalita a rozmanitost veřejných prostor. V soutěži byl k realizaci doporučen urbanistický návrh Franzisky Ullman s návrhem zahradní architektky Marie Auböck, jednotlivé sekce projektovaly vedle autorky urbanistického řešení Gisela Podreka, Elsa Prochazka a Lieselote Peretti. Jejich návrh představuje kombinaci lineárních a blokových struktur s různými výškami budov – podél Donaufelder Strasse a podél střední osy jsou domy šestipodlažní, zatímco na okraji pouze čtyřpodlažní, navazující na nižší zástavbu v okolí.

Životaschopnost městského organismu přímo závisí na tom, jak je schopen se přizpůsobit potřebám všedního dne jako sociálnímu programu – díky promyšlenému uspořádání stavebních objektů vznikl sled různorodých veřejných prostor s širokými možnostmi využití. Cíl, jímž bylo postavit 360 bytů, vyžaduje intenzivní využití pozemku a vysokou hustotu zástavby. Přes tyto omezující podmínky vznikl návrh, který zahrnuje různé veřejné prostory – ústřední náměstí, ulici pro pobyt a hry, která se rozšiřuje na centrální veřejný dvůr, dva uzavřené vnitrobloky se zahradní úpravou a louku určenou rovněž pro hry dětí. Tento sled přehledných prostorů

1) Název projektu Frauen-Werk-Stadt je slovní hříčkou vystihující podstatu projektu, protože složené slovo „Werkstatt“ znamená „dílna“, záměnou jednoho písmene pak z druhé části složeniny dostáváme „Stadt“ – tedy „město“. Celý název pak můžeme přeložit jako „ženská dílna“ nebo jako „ženské pracovní město“

2) 1991 – Veletržní paláce (dnešní Museumsquartier)

3) centra dvou městských okresů

umožňuje také krátké a jasné vedení komunikací. Navržené urbanistické schéma s různými typy budov představovalo rámeček, v němž mohla být uplatněna řada idejí, a tak zaručena i tvarová pestrost. Na výstavbě se podíleli dva investoři – každý v jedné části sídliště – a pro každého z nich pracovaly dvě architektky. Pro prvního stavebníka – město Vídeň – pracovaly Franziska Ullmann a Lieselotte Peretti, pro soukromého developera – Wohnbauvereinigung für Privatangestellte<sup>4)</sup> – Elsa Prochazka a Gisela Podreka. Rozdělení území mezi dva stavebníky umožnilo výstavbu různých typů bytů pro různé sociální a příjmové skupiny. Wohnbauvereinigung je navíc toho času jediná obecně prospěšná stavební společnost v Rakousku, v jejímž čele stojí žena.

Frauen-Werk-Stadt se nachází na pozemku o rozloze 2,3 ha, celková užitná plocha je 43 000 m<sup>2</sup>, koeficient hustoty zástavby je 1,9 m. Předběžný rozpočet činil 500 milionů šilinků. Stavba byla zahájena v září 1995 a dokončena o dva roky později. V sídlišti se nachází celkem 359 bytů, z toho 179 bytů vlastní město Vídeň a 180 bytů Wohnbauvereinigung. Několik bytů je určeno pro tělesně postižené. V sídlišti se dále nachází 600 m<sup>2</sup> plochy pro maloobchodní prodej, mateřská škola se třemi odděleními a jedním oddělením jeslí, lékařská praxe praktického lékaře a policejní služebna. Podíl bytů se soukromým venkovním prostorem (předzahrádkou) je poměrně vysoký, i když v části navržené Elsou Prochazka má řada bytů namísto předzahrádky arkýř, který je možno využít jako zimní zahradu.

Při návrhu sídliště se architektky zaměřily na řešení problémů, které s sebou přináší denní rutina pro jednotlivé věkové a sociální skupiny. Sídlíště tak usnadňuje život rodinám s malými dětmi: Dvorní je zakázán vjezd aut, děti si proto mohou hrát venku na řadě chráněných hracích ploch. Dětské WC v prostorách veřejného dvora pomáhá matkám, které jsou s dětmi venku, ale i větším dětem. Dětem a mládeži je ostatně určena celá řada prostorů, v nichž se reflektují rozdílné hry a rozdílná potřeba pohybu hochů a dívek. Hoši při svých hrách zpravidla zaberou prostor a dominují na velkých plochách, dívky naproti tomu spíše ocení nabídku menších ploch s vari-

abilními možnostmi využití. Různé menší prostory mohou využívat i různé zájmové skupiny. Malým dětem jsou k dispozici dvě dětská hřiště ve vnitroblocích. Jeden vnitroblok je chráněný a uzavřený pro nejmenší děti, druhý je veřejně přístupný. Stupně k sezení, stromy poskytující stín a dětská toaleta v blízkosti zadržují tyto vnitrobloky i jako „pracoviště rodičů“. Říší větší děti je louka s vybaveným hřištěm a rybníkem jako místem k vodním hrám (kvůli bezpečnosti je zde natažena síť). Výškový rozdíl na centrálním dvoře, stupně, zábradlí a rampy – to všechno může být využito pro dětské hry. Dvě kryté loggie na hraní nad přístřeškem pro popelnice nabízejí nejen ochranu proti dešti a silnému slunci, ale i zajímavé výhledy. Naproti tomu dospívající mládež má dva protichůdné zájmy. Prvním z nich je zájem vidět a být viděn – tuto potřebu splňuje hlavní náměstí. Druhým je zájem pokud možno nepozorovaně sledovat dění z úkrytu. To je možné jednak na severním okraji louky pro hry, jednak vedle hřiště pro mládež v bezprostředním sousedství sídliště. Na jeho okraji je větší asfaltová plocha, z níž pouze 15 m se využívá jako příjezd k podzemním garážím, a prostor za ní je uzavřen závorou, která se otevírá pouze jedenkrát týdně pro odvoz odpadu a pro příležitostné vjezdy. Mládež má tak k dispozici široký asfaltový pruh pro jízdu na kolečkových bruslích, skateboardu a pro míčové hry.

Mateřská škola má tři oddělení a jedno oddělení jeslí. Vstupní hala, kancelář, kuchyně, jesle a velký víceúčelový prostor jsou v přízemní budově, jednotlivá oddělení školky jsou v samostatné budově, která je postavena na pilířích, protože se nachází v nejnižším místě sídliště – 5 metrů pod úroveň Donaufelder Strasse. Takto vzniklý krytý prostor se využívá pro hry při dešti a při prudkém slunci a všechna oddělení sem mají přístup z velké jižní terasy. Oplocená volná plocha hraničí s veřejně přístupnou loukou, rovněž rybník jako vodní plocha pro hry je přístupný z obou stran.

Nespornou výhodou celého komplexu je, že v místě se dají vyřídit všechny důležité denní pochůzky – nákup v obchodech na Donaufelder Strasse, cesta do školky nebo návštěva lékaře. Praktický přístup byl ovšem uplatněn nejen při celkovém

urbanistickým řešení a plánování občanské vybavenosti, ale i v dispozicích domů a bytů. Snadno dostupné jsou tedy jak prostory pro odkládání dětských kočárků – ve stavební části u Donaufelder Strasse jsou dokonce v každém poschodí hned u výtahu, tak i prostory pro odkládání jízdních kol. Půdorysy bytů jsou flexibilní, takže se dají přizpůsobit různým životním etapám. Do nového sídliště se stěhovaly především mladé rodiny, hledající bydlení na okraji města. Složení rodin a typy domácnosti se ovšem postupně mění, proto se mohou pružně měnit i dispozice bytů; rozhodující není plocha (počet m<sup>2</sup>), ale různé možnosti využití. Např. v bytech navržených Elsou Prochazka je pevně dán jenom arkýř v kuchyni, který umožňuje výhled na louku pro hry s rybníkem a na dvůr. Všechny pokoje v bytech jsou stejně velké a rovnocenné, uvnitř bytu nejsou žádné nosné stěny, takže dispozici bytů je možno přizpůsobovat aktuálním potřebám. Společné prádelny jsou umístěny v mnoha případech na střeších s přímým přístupem na střešní terasu, obyvatelé proto mohou sušit prádlo na čerstvém vzduchu a nemusí k tomu zneužívat vlastní balkony.

Pro ty, jejichž život se každodenně odehrává v bezprostřední blízkosti sídliště je důležitá i sociální kvalita okolního prostředí. Do této skupiny patří rodiny s malými dětmi, matky samoživitelky nebo senioři. Sociální prostor začíná před domovními dveřmi a zahrnuje společné prostory v budovách a veřejné prostory. Pro komplexně pojímanou kvalitu bydlení jsou podstatné především vlastní užitné hodnoty, estetické vlastnosti, možnost setkávání a komunikace, a dále míra, do níž se s ním může jednotlivec identifikovat. Možnost komunikace je podporována tím, že počty bytů připadajících na jeden domovní vchod jsou pokud možno co nejnižší – při nižší počtu bytů jsou dány předpoklady k vytváření sousedských vazeb spíše než v neosobních panelových velkonoclehnárnách. Pocit domova již přede dveřmi bytu zprostředkovávají společné prostory s přirozeným osvětlením a velkoryse navržené vchodové prostory. Pocit sousedství zvyšuje zároveň sociální kontrolu a tím objektivní bezpečnost i subjektivní pocit bezpečí.

Přechod mezi vnějším a vnitřním, mezi veřejným a soukromým, je nanejvýš ply-

4) Stavební sdružení pro výstavbu bytů pro soukromé zaměstnance

nulý a variabilní a současně využívá reliéfu terénu. Chráněné arkády s ustupujícími domovními vchody a stupni k sezení u západní řady domů, přístupová cesta ke vchodům středního traktu, ležící výše než centrální dvůr, dlážděné předpolí s lavičkami a pítky před vstupem do prostor v mezipatře, velkorysé průchody do dvou vnitrobloků – to všechno vytváří předpoklady k tomu, aby se ústřední ulice stala atraktivním místem k pobytu a setkávání.

Prostor sídliště je průchozí a veřejný – hlavní ulice je pěší zónou pro pobyt a hry. Představuje pěší propojení přílehlých sídlišť ve směru sever – jih, v příčném východozápadním směru je sídliště průchozí od louky s rybníkem přes severní vnitroblok k hřišti pro mládež, které leží mimo sídliště. Na sídlišti byla navržena síť vzájemně propojených zelených ploch a dětských hřišť, proto soukromé předzahrádky přízemních bytů jsou navrženy jako relativně malé. Snadno dostupné jsou i obchody a zastávka tramvaje na Donaufelder Strasse a mateřská školka ve středu sídliště. Na celém území platí zákaz vjezdu aut, přímo pod budovami jsou navrženy podzemní garáže a na soklu, který takto vznikl, jsou terasy přízemních bytů. Tím, že garáže jsou umístěny přímo pod budovami, není omezeno využití pozemků pro výsadbu vzrostlé zeleně.

Projektantky se zaměřily i na otázku bezpečnosti, v prostorovém řešení se snažily vyhnout takzvaným „koutům strachu“. K pocitu bezpečí přispívají jak krátké a přehledné cesty, tak orientace oken obytných místností, vytvářejících „sociální oči“. Svítící okna a osvětlená prosklená schodiště jsou doplňkem veřejného osvětlení. Bezpečnost je také jedním z důvodů, proč se bezprostředně u vstupu do sídliště nachází policejní služebna. Podzemní garáže nejsou mezi ženami sice příliš oblíbené, jejich vybudování však bylo nezbytné kvůli požadované stavební hustotě. Jsou nicméně navrženy tak, aby jejich prostředí bylo vůči ženám pokud možno přátelské a aby neobsahovaly „kouty strachu“. Díky důmyslnému využití pozemku mají části podzemních garáží přirozené denní světlo, a protože leží přímo pod budovami, mají zpravidla krátké a přehledné přístupy ke schodištím a výtahům. Přístupy jsou také částečně osvětleny osvětlovacími kopulemi. Zvláštní pozornost byla věnována i osvětlení schodišť a dalších

komunikačních prostor – světlo přechází plynule z exteriéru do interiéru, vchody samotné jsou součástí veřejného osvětlení, průchody jsou dobře osvětlené, kromě toho jsou zde programovatelné časové spínače a v případě potřeby je možno určité části osvětlit silněji.

Nejvyšším cílem celého projektu v jeho společenském rozměru bylo vytvoření sociálního prostoru – místa vzniku vztahů mezi lidmi. Důležitým předpokladem dobrého sousedství jsou místa vhodná pro setkávání. Prostor sám o sobě dobré sousedství sice nevytvoří, může ale vznik sociálních kontaktů nebo společných aktivit podpořit. Náměstí, hlavní ulice pro pěší a centrální dvůr poskytují prostory, které se dají využít pro setkávání. Mezipatro dvora nabízí vedle prostoru pro hry také kuchyňku, dílny a společné prádelny. Na náměstí se nachází společenské centrum se 170 m<sup>2</sup>, dalších 70 m<sup>2</sup> je v suterénních prostorech – zvukově izolovaných a tudíž atraktivních zejména pro mládež. Střešní terasy jednotlivých domů jsou vhodné k relaxaci a rekreaci, což mohou využít především ženy k „seskočení z denního kolotoče“. K odpočinku se dají využít i terasové sedací stupně ve vnitroblocích. K setkávání mohou sloužit i další prostory – například školka disponuje víceúčelovým prostorem s odděleným vchodem, který může být využíván pro různé aktivity po večerech nebo o víkendy. Předpokladem pro toto využití je ovšem vytvoření sdružení obyvatel, které uzavře smlouvu o využití a převezme zodpovědnost. Pokud by se ukázalo, že některé společné prádelny jsou málo využívané (jak se často v novostavbách stává), je možno je spolu se střešními terasami využít rovněž jako společenské prostory. A nakonec střednědobá utopie: Kdyby posílily myšlenky na ochranu životního prostředí – s výsledkem odmítnutí vlastních aut nebo „carsharingu“, mohly by být části podzemních garáží s přirozeným osvětlením využívány jako dílny nebo zkušebny. Modelové „Sídliště bez aut“ leží ostatně v těsném sousedství.

### Sídliště bez aut

Tento projekt je založen na příkladech „bydlení bez aut“, které byly realizovány v Brémách, Amsterdamu a Norimberku. V roce 1994 bylo rozhodnuto realizovat ve Vídni analogický pilotní projekt – „Vzorové sídliště bez aut“ („Autofreie Muster-

siedlung“). Jako místo realizace byl vybrán rohový pozemek v 21. okrese, na rohu ulic Donaufelder Strasse a Fulton Strasse. Tento výběr měl následující výhody: Přímé napojení na městskou hromadnou dopravu – tramvaj a metro, blízkost lokálního centra 21. okresu s možnostmi nakupování a blízkost objektů občanské vybavenosti (školky, školy, nemocnice), příměstská rekreace u Starého a Nového Dunaje.

Aby mohl být projekt realizován, bylo nutno novelizovat předpisy o parkovacích místech, které stanoví, že na jeden byt je nutno vybudovat jedno parkovací místo. Podle novely z roku 1996 je tento poměr v odůvodněných případech možno redukovat až na 1/10. V témže roce byla vypsána dvoustupňová architektonická soutěž – k postupu do druhého kola bylo vyzváno 7 z původních 12 soutěžících. Vítězem soutěže se stalo sdružení DOMIZIL-GEWOG. Ke koordinaci projektu byl sestaven projekční tým, složený ze zástupců komunální politiky (radních 21. okresu), odborných pracovníků magistrátu, zástupců Vídeňského fondu pro přípravu pozemků (Wiener Bodenbereitstellungsfond) a Fondu na obnovu města (Wiener Stadterneuerungsfond).

Základní myšlenkou projektu „Bydlení bez aut“ je nabídnout alternativu lidem, kteří jsou ochotni obejít se bez vlastního auta, protože se většinou pohybují pěšky, na kole nebo s využitím hromadné dopravy a pouze ve výjimečných případech využívají sdílených aut, tzv. „carsharingu“, nebo možnosti si auto pronajmout; občasná potřeby využití auta tedy nevytváří drahou nutnost auto vlastnit. Při cca 250 bytech byla oproti obvyklému poměru jednoho parkovacího místa pro každý byt zredukována potřeba parkovacích stání na 10 %, v tomto případě tedy na 25 míst. Bydlení bez aut přináší výhody všem zainteresovaným skupinám: Obyvatelé sídliště využívají výhod bydlení bez auta, protože žijí v dosahu základní občanské vybavenosti, zejména možnosti nakupování, současně zůstávají mobilní, aniž by poškozovali životní prostředí, a navíc za nižších nákladů. Při projektování sídliště byl samozřejmě brán zřetel na to, aby současně vznikla odpovídající maloobchodní zařízení v docházkové vzdálenosti, a proto bylo naplánováno vybudování nákupního střediska, provozovaného samosprávou nájemníků. Vedle toho nájemníkům přiná-

ší prospěch **přidaná hodnota** z úspory parkovacích míst. Ušetřené prostředky byly z velké části investovány do zařízení, které by jinak u sociálního bydlení nebylo možné zainvestovat, jako např. **ekologická opatření** – sluneční kolektory (celkem 450 m<sup>2</sup> pro přípravu teplé vody), tepelná čerpadla, čistička odpadních vod;

**různé formy spoluúčasti nájemníků na rozhodování** – např. 4 různé formy spoluúčasti na rozhodování, vybavení veřejných prostor, forma „nevlastnění“ aut (carsharing, nájemní auta); **volné prostory a zeleně** – součástí areálu je centrální dvůr, rybníček s biotopem, prostor pro mládež (hřiště pro míčové hry, prostor pro jízdu na kolečkových bruslích), domy mají zelené střechy se zahradní úpravou; **internetová kavárna** (s pracovními místy pro práci z domova); kanceláře pro samosprávu nájemníků; odstavná místa pro kola ve stejném počtu jako počet obyvatel a cyklistická dílna. Druhým, kdo z bydlení bez aut profituje, je město. Jednak se snižuje zatížení životního prostředí, jednak snížením parkovacích stání došlo k milionovým úsporám prostředků na bytovou výstavbu.

Projekt Bydlení bez aut je pilotní projekt, který má své širší souvislosti. Jeho cílem bylo ukázat, že i bez auta je možno dosáhnout stejné nebo dokonce lepší mobility. K prostředkům, jak této mobility dosáhnout, patří carsharing v rámci jednoho domu, nebo možnost si auto půjčit v nutných případech.

Po uzavření předběžných smluv a přibližně roční práci na projektu, v jehož průběhu byli budoucí nájemníci obsáhlé informování o jeho výhodách a nevýhodách, poskytlo sdružení nájemníků stavebníkoví (městu Vídní) prohlášení o tom, že se vzdávají vlastnictví auta; toto prohlášení se stalo součástí nájemních smluv. Pokud si přesto jednotlivci z osobních (např. zdravotních) nebo profesních důvodů auto pořídí, bude město Vídeň usilovat v první řadě o to, nabídnout výměnu bytu tak, aby zůstaly zachovány základní cíle bydlení bez aut. Pokud k výměně nedojde, je nájemník povinen nejen prokázat změnu podmínek, které jej přiměly k nákupu vozu, ale také prokázat pronajímateli, že pro tento vůz má zajištěno parkování v dosahu max. 500 m od svého místa bydliště. Pokud toto nájemník neprokáže, je

pronajímatel oprávněn mu místo vyhradit sám, parkovací místo se přitom pokládá za součást pronajímaného bytu a nájemné se zvyšuje o náklady na parkování. Pokud by si auto pořídilo více nájemníků, kteří by zajištěné parkování nemohli prokázat, vybudovalo by město Vídeň podzemní parkoviště v prostoru odstavných ploch pro carsharing, přičemž nájemné z těchto prostor by bylo k tíži nájemníků, jak bylo popsáno výše.

250 bytů v sídlišti bez aut bylo vybudováno stavebním sdružením DOMIZIL UND GEWOG jako dotované nájemní bydlení (které po 10 letech přejde do vlastnictví). Architektury projektu byl tým Lautner-Scheifinger-Szedenic-Schindler, za plánování zeleně a veřejných prostor odpovídala projekční kancelář Auböck/Karasz. Snahou projektantů bylo najít takovou sídelní formu, která by poskytovala vysokou kvalitu veřejných prostor s vlastní identitou a současně vykazovala vysoký podíl jižní orientace průčelí. Stavební objekty proto vytvářejí dva uzavřené bloky, které se vůči sobě vzájemně otevírají v místě, které vytváří jakýsi spoj. Toto spojovací místo je posunuto o úroveň jednoho podlaží níže oproti oběma dvorům a je centrem sídliště. Zde jsou situována zařízení využívaná obyvateli sídliště (kavárna apod.). Stavební objekty, orientované na jih, jsou rozděleny na několik fiktivních zón – jižní loggiová zóna, za ní zóna s obytnými místnostmi, dále předsíně a příslušenství, na severu potom komunikační pavlače. Západovýchodně orientované řady mají v 2. a 5. nadzemním podlaží uzamykatelné vchody, které uzavírají podlaží ležící nad nimi a pod nimi. Tím vzniká možnost vzájemného propojování bytů pod jedním uzavřením.

### Rehabilitace území KDAG

Rehabilitace území, na kterém se rozkládala továrna KDAG<sup>5)</sup>, je posledním zde uvedeným příkladem výstavby ve Vídni.

KDAG byla založeno jako továrna na výrobu izolovaných drátů všeho druhu v roce 1882 ve vídeňské čtvrti Meidling, pro kterou byla významným průmyslovým podnikem, zaměstnavatelem, který dával práci více než 700 lidem a v podstatě každá rodina v této čtvrti byla s továrnou

spojena zaměstnáním nebo jiným způsobem. Desetiletí existence a historie této kvetoucí výroby byla ukončena v roce 1989, kdy celou továrnu koupil Siemens AG – Österreich a výroba zde byla přes protesty zaměstnanců i místních lidí ukončena. 19. prosince odešli z továrny dělníci naposledy.

Urbanistická skladba okolí továrny odráží historický i společenský vývoj posledních více než 100 let. Můžeme zde najít centrum původní vesnice, nájemní domy z přelomu 19. a 20. století, dělnickou kolonii z 30. let, bytové domy z 50. a 70. let stejně jako hřiště, zahrádkářskou kolonii nebo železniční trať. Továrna KFDAG byla v tomto kontextu významným faktorem nejen urbanistickým, ale i sociálním, významně se podílela na vytváření místní identity. Po jejím uzavření vyvstala otázka, jakým způsobem toto území proměnit, aby byly uspokojeny zájmy vlastníků a developerů na straně jedné a zájmy místních obyvatel na straně druhé. Na tomto projektu je vedle urbanistického řešení pozoruhodná zejména cesta, kterou se k tomuto řešení došlo. Úředníkům Magistrátu města Vídně se podařilo najít způsob, který je – alespoň v kontextu podmínek, které známe z naší země, zcela ojedinělý. Podařilo se jim totiž prosadit, a to nejen přes počáteční odpor developerů, ale i městských politiků a částečně i vlastních nadřízených, aby celý rozhodovací proces probíhal za maximální účasti veřejnosti, která by v celém procesu hrála aktivní roli.

Cílem, na kterém se všechny složky shodly, a který byl zakotven v plánu funkčního využití lokality, bylo vytvoření nové městské čtvrti, která obsahuje vyváženou kombinaci bydlení, pracovních příležitostí a ploch pro rekreaci. Na ploše o rozloze cca 8 ha mělo být dosaženo floor ratio 2,0. Plán předpokládal vybudování 700–900 bytů, školy, mateřské školy a dalších zařízení. Globálním cílem bylo vytvoření nové identity území. Tohoto cíle by se mělo postupně dosáhnout v celkem šesti krocích, které byly zahájeny v roce 1998 a ukončeny by měly být v roce 2007.

Obsahem prvního kroku bylo zapojit místní občany do diskuse. Místní obyvatelé vyjadřovali svá přání, na něž radnice

5) Kabel und Drahtwerke A.G.

reagovala regulačními podmínkami. Přání občanů a k nim navržená opatření ukazuje tabulka 1.

Vedle této expertní skupiny fungovala ještě další pracovní skupina složená ze zástupců občanů, politiků a externích kon-

gulačního plánu, který se stal závazným podkladem pro výstavbu.

Čtvrtým krokem byla informační kampaň pro veřejnost, která obsahovala diskusi s občany, výtvarnou soutěž pro školy, jejímž cílem bylo vtáhnout do problému i nejmladší generaci, a vydávání nejružnějších tiskovin od informačních brožur po emotivní fotografickou publikaci s fotografiemi „tři měsíce poté“<sup>6)</sup>.

Pátým krokem bylo prozatímní využití objektů továrny pro alternativní kulturu – film, divadlo, graffitti, výstavy, hudební představení, klubovou činnost, soutěže v počítačových hrách, sochařství a grafika. To, že v lokalitě probíhají neustále různé aktivity, přináší několik výhod: zvyšuje se bezpečnost v místě, zvyšuje se zájem místních obyvatel o umění a kulturu, vznikají zde přidružené profese a tím pracovní příležitosti. Dočasné využití pro kulturu může být navíc zárodkem budoucích aktivit městského života.

Územní management, který je posledním z navržených kroků, je výsledkem konsensu mezi několika zájmovými skupinami. Zájmy developerů a zájmy města Vídně našly svoji projekci v celkovém konceptu, v němž byly zohledněny všechny faktory, zahrnuté později do územního plánu. Nejvýznamnější z nich byly kvalita veřejných ploch a propojení veřejných a soukromých prostorů. V projektu bylo uplatněno několik vzorových řešení, týkajících se například kultury, společného užívání vybavení, parkování, ekologie, nových technologií apod. na jedné straně, financování, řízení urbanistických operací, koordinace apod. na straně druhé.

Demoliční práce byly zahájeny na podzim roku 2002, současně s pracemi na prováděcím projektu. Začátek stavebních prací se předpokládá v druhé polovině roku 2003, dokončení výstavby v roce 2007. První stavební kroky byly vedeny ve stejném duchu jako předcházející informační kampaň – to znamená s ohledem na životní prostředí a na obyvatele lokality. K odvozu sutí v celkovém objemu 55 000 nákladních aut bylo použito stávající železniční vlečky, v lokalitě byly zachovány kulturní aktivity, které se zde začaly rozvíjet po uzavření továrny.

**Tabulka 1:**

Přání občanů	Navržená opatření magistrátu
Prostory pro sportovní aktivity.	Zřízení sportovní haly v severní části areálu v blízkosti stávajících sportovišť.
Přání zachovat část starého stavu.	Architektonicky nejlépe odpovídající a nejlépe využitelná část bývalé KDAG bude zachována a integrována do nové zástavby.
Školské zařízení a mateřská škola.	Školní zařízení v již existujících objektech, po přestavbě další třídy na náměstí J. Hoffnama; se zřízením školky se počítá.
Požadavek, aby část areálu byla „zónou bez aut“.	V ulici Oswaldgasse se uvažuje se sídlištěm tohoto typu (cca 150 bytů).
Požadavek, aby výšky budov odpovídaly místu – na jihu nižší, na severu vyšší.	Výšky budov: Na jihu maximálně 4,5–12 m, v severní části max. 12–40 m.
Polyfunkční využití – obytná funkce a pracovní příležitosti – zamezit „obytným ghettům“.	Plánované funkční využití – poměr bytové a nebytové výstavby 70/30 %.
Požadavek dobré prostupnosti území pro pěší a pro cyklisty, parkoviště...	Vnitřek areálu je pěší zónou, většina parkovacích stání je v nadzemních parkovacích objektech podél dálnice, které současně slouží jako protihluková bariéra.
Požadavek centrálního náměstí (v souladu s architektonickým projektem, který získal v architektonické soutěži cenu veřejnosti).	V souladu s výsledky soutěže občanů bude v centru plochy centrální náměstí a příčná ulice.
Přání a požadavek kulturních zařízení.	Již v současnosti úspěšné kulturní aktivity. Možné pokračování po dobudování areálu.
Požadavek dostatku volných ploch a zeleně.	Vytvoření několika parků a dostatečného množství soukromé zeleně.

Druhým krokem bylo vyhlášení architektonické soutěže, která proběhla pouze jako ideová, aby bylo umožněno flexibilní urbanistické plánování do budoucna. Obsahem třetího kroku bylo takzvané kooperativní plánování – v pracovní skupině se jedenkrát za dva týdny po dobu dvou let scházeli architekti, developéři jako zástupci vlastníka a pracovníci odboru územního plánování vídeňského magistrátu a hledali cestu k všestranně přijatelnému řešení.

Předsedou této pracovní skupiny byl prof. Sievert z Bonnu, předseda soutěžní poroty. Při návrhu objemového řešení se postupovalo od návrhu veřejných ploch k objemům a alokaci jednotlivých staveb – tedy nikoliv způsobem nejprve definovat budovy a veřejný prostor je to, co zbude kolem, ale zde budovy „obalují“ veřejné prostory. Takto, v diskusi, která trvala dva roky, byly postupně stanoveny zásady, které byly posléze vtěleny do re-

6) Buchner, Pamer, Bouska - Ende ist neu, fotografická publikace obsahující záběry pořízené v KDAG v březnu 1998, tři měsíce po uzavření

Postup prací na přestavbě území KDAG byl veden důslednou snahou o maximální dialog s veřejností. Přestože zdánlivě se celý proces obnovy prodloužil, mohli si být všichni jeho účastníci jisti, že se v nejméně vhodném okamžiku nezastaví na protestech veřejnosti. Důkazem správnosti tohoto postupu bylo i to, že v průběhu celého projednávání přišly pouze 2 (slovy dva) negativní ohlasy na navržený záměr. Nenaplnil se tak scénář, který známe z řady rozvojových projektů v našich městech a obcích, kdy nejprve proběhne soutěž, výběrová řízení a projektová příprava včetně minimálního zákonem stanoveného veřejného projednávání, a v okamžiku zahájení realizace nebo po uskutečnění jiných nevratných nebo obtížně vratných kroků (mnohdy i poté, co původně prezentovaný projekt dozná řady změn, které již nebyly s veřejností projedná-

ny), si veřejnost (případně za přispění médií) uvědomí, že to, co se u nich staví, se jim vůbec nezamlouvá, a s pocitem, že se rozhodovalo „o nás bez nás“ se apriori naladí proti záměru negativně<sup>7)</sup>. Výsledkem je pak prosazení záměru proti vůli veřejnosti, nebo jeho zastavení, nebo alespoň výrazné pozdržení.

Cílem tohoto článku bylo ukázat několik projektů především bytové výstavby v současné Vídni, klíčem k jejich výběru nebyly jejich architektonické nebo urbanistické kvality, ale především to, jak prostřednictvím architektury a urbanismu lze odpovídat i na otázky, které s architekturou a urbanismem zdánlivě nesouvisí. Doufám, že se podařilo ukázat, že uvedená nesouvislost je pouze zdánlivá.

## **Seznam použité literatury a ostatních podkladů:**

*Prezentace zpracovaná Magistrátem města Vídně, MA 21B, Volkmar Pamer Buchner, Pamer, Bouska; Ende ist neu, fotografická publikace*  
*Susanne Feigel, Frauen sichtbar machen, Magistrát města Vídně, MA 57, 2001*  
*Der autofreie Stadtteil in Florisdorf – Projektinformation, MD BD – 4516/94*  
*Stadtplanung Wien, MA 18; Wien, Architektur, der Stadt der Dinge; Vídeň, 1997, ISBN 3-901210-81-4*  
*Stadtentwicklung Wien, MA 18; Gender Mainstreaming in der Stadtplanung; Vídeň, 2002, ISBN 3-902015-45-4*  
*Další podklady – materiály Magistrátu města Vídně*

*Ing. Jitka Brabcová*

7) například kauza Palác Morava v Olomouci, jaro 2002