

VÍDEŇ – MĚSTO KRÁTKÝCH VZDÁLENOSTÍ

Gabriele Berauscheck, Barbara Slotta

Již díky svému historickému vývoji je Vídeň městem s mnoha centry, která určují charakter města jako celku, jeho městských okresů i jednotlivých čtvrtí – zčásti je to dáno historicky (např. čtvrti z gründerského období), ale často také v důsledku moderního urbanistického plánování, jehož cílem je právě vytváření pulzujících a rozmanitých center s širokou škálou nabídek. Koncept 15minutového města je podpořen propagací a dalším rozvojem této polycentrické struktury. Pro snadnou dosažitelnost zařízení občanské vybavenosti je důležité tato centra posilovat, a tím zajišťovat rychlý a pohodlný přístup k nejrůznějším funkcím. Vídeň v tom má již dlouhou tradici.

Čtyři desetiletí rozvojového plánu města Vídně

Pod mottem „město krátkých vzdáleností“ se v německy mluvících zemích, a zejména ve Vídni, již dlouho uplatňuje koncept 15minutového města. Oba pojmy symbolizují, že obyvatelé se mohou dostat k zařízením občanské vybavenosti, zeleným plochám, společenským a kulturním nabídkám a k mnoha dalším cílům snadno a ekologicky, ale především na co nejkratší vzdálenost.

Hlavní roli přitom hraje rozvojový plán města Vídně: od roku 1984 reguluje územní rozvoj Vídně, vždy s výhledem na příštích deset let. Proto se každých deset let aktualizuje a dále upravuje podle aktuálních problémů. S dokumentem „Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035“, který vídeňská městská rada schválila na jaře 2025, se tak Vídeň může ohlédnout za čtyřicetiletou tradici městských rozvojových plánů jakožto nástroje pro řízení strukturálního rozvoje města.

Již v prvním rozvojovém plánu Vídně z roku 1984 byly formulovány cíle kompaktního rozvoje města. Poprvé byly identifikovány sídelní osy, podél kterých se soustředí další rozvoj a vytvářejí se nebo dále rozšiřují centra: „Zachováno nebo posilováno by mělo být propojení městských funkcí, jako je práce, bydlení, nakupování, rekreace atd., na malých plochách, a to všude, kde nebude mít

nepřiměřeně rušivé dopady. To je třeba zohlednit jak při obnově stávajících částí města, tak při zakládání nových sídelních území. Pro posílení významu veřejné dopravy by se rozšiřování města mělo uskutečňovat výhradně podél tras efektivních prostředků veřejné dopravy. V koordinaci se sítěmi veřejné i individuální dopravy by se měla ve Vídni dále rozvíjet struktura center tak, aby cesty obyvatelstva na pracoviště, do škol, nákupních a rekreačních zařízení aj. byly co nejkratší.“¹

Na základě toho se princip krátkých vzdáleností a kompaktních, urbánních městských čtvrtí se smíšenou funkcí, hustotou a urbanitou stal klíčovým prvkem všech následujících rozvojových plánů města. Přestože se lišily jejich (geo)politické rámcové podmínky, ústředním momentem plánovacích úvah zůstávalo zajištění dobré dostupnosti v blízkosti bydliště u četných zařízení a služeb, drobných ekonomických příležitostí, a tedy i pracovních míst.

V roce 1994 se přitom dostal do popředí i genderový aspekt. Na základě skutečnosti, že ženy cestují ekologičtěji a častěji pěšky, byl formulován následující požadavek: „(...) I proto je třeba věnovat zvláštní pozornost ‚městu krátkých vzdáleností a nízkých rychlostí‘. Všechna opatření, která zlepšují podmínky pro pěší dopravu (minimální šířka chodníku 2 m, dostatečně dlouhé fáze semaforů, rychlostní limit 30 km/h atd.), výrazně prospívají ženám.“²

Polycentrická Vídeň

Dalším aspektem, kterému byla v rozvojovém plánu města STEP 2005 věnována větší pozornost, je šetrné nakládání s půdou. Kompaktní rozvoj města znamená nejen najít v bezprostřední blízkosti bydliště veškerá potřebná zařízení, ale je také klíčový, pokud jde o úspěšné plánování ploch, vytváření prostoru pro rozmanité funkce a tím současně i zkracování dlouhých dopravních cest – abso-
lvovaných pravděpodobně autem.

Pod hlavičkou „polycentrického modelu“ nastavil program STEP 2005 výhybku k posílení stávajících a vytváření nových center – jako opatření sociální, environmentální a ekonomické politiky k zajištění snadné dostupnosti nákupních možností, zelených ploch a sociální infrastruktury v blízkosti bydliště. „Tento polycentrický model by měl v souladu s konceptem ‚města krátkých vzdáleností‘ umožnit udržitelnější rozvoj města, odolnější vůči krizím a nezávislý na využívání individuální automobilové dopravy.“³

Nakonec byly v dokumentu „Fachkonzept Mittelpunkt des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien“ (Odborný koncept center městského života – polycentrická Vídeň) rozpracovány a prohloubeny cíle územního rozvoje města formulované v rozvojovém plánu města do roku 2025⁴ – čímž se znovu potvrdil pevně zakotvený plánovací princip Vídně. Koncept představoval také určitý

¹ STADT WIEN. 1985. *Stadtentwicklungsplan 1984* (Plán rozvoje města 1984), str. 25. Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtentwicklungsplan_1984.

² STADT WIEN. 1994. *Stadtentwicklungsplan für Wien 1994* (Plán rozvoje města pro Vídeň 1994), str. 278. Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtentwicklungsplan_1994.

³ STADT WIEN. 2005. *Stadtentwicklungsplan 2005* (Plán rozvoje města 2005), str. 53. Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtentwicklungsplan_2005.

⁴ Od roku 2015 se STEP již neoznačuje podle roku svého schválení, ale podle časového horizontu; po STEP 2005 proto následoval STEP 2025. Dostupné z: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtentwicklungsplan_2025.



Stávající centra a nákupní ulice jako Thaliastraße v Ottakringu se dále vylepšují a posilují klimatickou odolnost

milník: poprvé v něm byly formulovány konkrétní strategie pro plánování stávajících a nových center. Odborný koncept plní dvě úlohy: identifikuje místa ve městě, která plní funkci centra nebo ji mají rozvíjet, a popisuje pole činností, která se uplatňují při zkvalitňování a etablování městských prostorů. Rozvoj center byl vnímán jako úkol, na kterém se mohou podílet všichni a který se může zdařit pouze tehdy, budou-li na něm všichni spolupracovat: administrativa a politika, developéři, městské okresy, obyvatelé, budoucí uživatelé i podnikatelé.

Jedním z nejdůležitějších opatření identifikovaných v Odborném konceptu je silnější regulace velkoplošných maloobchodních struktur s cílem podpořit městská centra. To posiluje koncept města krátkých vzdáleností a brání velkým hypermarketům, nákupním centrům a retailovým parkům v přesměrování kupní síly a aktivit do lokalit nevhodných z hlediska městské struktury – se všemi souvisejícími negativními prostorovými, ekonomickými, sociálními a environmentálními důsledky.

Přitom je zřejmé, že ne vše lze nabízet v bezprostřední blízkosti bydliště, například nadřazená zařízení jako nemocnice, divadla, lázně nebo i specializované maloobchodní prodejny. Zde

se ukazuje jako výhodná již zmíněná polycentrická struktura Vídně: v mnoha menších i větších „uzlech“ městské struktury (místní, hlavní a metropolitní centra) jsou soustředěny různé nabídky. Tato polycentrická struktura významně přispívá ke konceptu 15minutového města, případně ho doplňuje. Základním předpokladem je tu dobré napojení na veřejnou dopravu, přičemž i sídelní struktura silně ovlivňuje cestovní chování. Na územích z gründerského období a v historickém centru je nejen

nejvíce cyklostezek, ale i pěších cest, zatímco v zástavbách rodinných domů a dvojdomků je nejmenší podíl pěší dopravy. Průměrná vzdálenost potřebných cílů se v územích z gründerského období pohybuje mezi 2,9–3,6 km, což je výrazně méně než v řídkěji osídlených oblastech. V sídlištích rodinných domů činí průměrná vzdálenost přes 5 km. Krátké vzdálenosti do 500 m se ve Vídni absolvují téměř výhradně pěšky, ale i u vzdáleností mezi 500–1 000 m dominuje v 79 % chůze.⁵ Proto se v nových rozvojových projektech, jako je např. Seestadt Aspern, Sonnwendviertel nebo území Severního nádraží, věnuje zvláštní pozornost odpovídající kompaktní struktuře zástavby – prostřednictvím dobré nabídky cyklistických a (bezbariérových) pěších spojení, dobré dostupnosti veřejné dopravy, přiměřených parterových zón s mixem funkcí včetně nákupních možností i prostřednictvím atraktivního uspořádání veřejného prostoru, které umožňuje rozmanitost a otevřenost využití.

Vídeň má plán

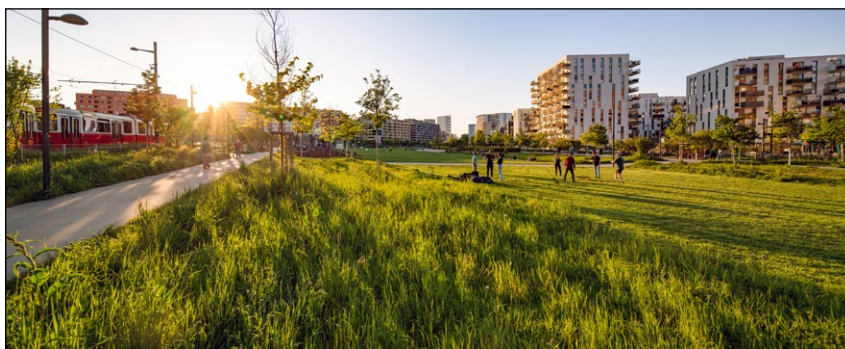
Ochrana klimatu, důsledky klimatických změn a principy ochrany zdrojů jsou těžištěm současného dokumentu



Foto © Stadt Wien/Luiza Puiu

V nových rozvojových územích města se klade zvláštní důraz na kompaktní zástavbu s mixem funkcí v parteru a kvalitní síti cyklostezek a pěších tras. Na snímku je projekt Nordbahnhofviertel

⁵Viz například Jochen Heller pro město Vídeň: HELLER, J. 2021. *Aktive Mobilität in Wien: vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren* (Aktivní mobilita ve Vídni: prohloubená analýza chování vídeňské populace v oblasti pěší a cyklistické mobility). Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien. Dostupné z: <https://www.digital.wienbibliothek.at/urn:urn:nbn:at:AT-WBR-505068>.



Sonnendviertel: nová živá čtvrť v centru Vídně

Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035⁶, který je platný od června 2025. Vídeň hospodaří s necelými 80 m² zpevněné plochy na obyvatele, zatímco rakouský průměr je 330 m². Šetrné nakládání s půdou jako zdrojem proto zůstává základním principem sídelního rozvoje ve vídeňském plánu. Potřeba půdy má být uspokojena důsledným využíváním rozvojového potenciálu stávajícího města a úplnou realizací již dříve ohlášených záměrů rozšiřování města. Pro další prosazování konceptu města krátkých vzdáleností nový vídeňský plán navazuje na strategické cíle předchozích dokumentů. Roli přitom hraje plánování zohledňující každodenní potřeby a požadavky stejně jako upřednostňování oblastí, které mají jen malé plochy zeleně a kde proto lidé zvláště silně pociťují dopady změny klimatu: „*Centra jako místa s vysokou hustotou zástavby a vysokým podílem zpevněných ploch jsou zvláště silně postižena dopady klimatické krize (zejména letním přehříváním). V posledních letech již byl v mnoha vídeňských centrech z kvalitně veřejný prostor. Pokračování a urychlení těchto opatření se zvláštním zaměřením na zeď, zastínění, přeměnu zpevněných ploch a hospodaření s dešťovou vodou je klíčovým úkolem pro nadcházející léta.*“⁷

Pro nová centra byly v dokumentu Wien-Plan definovány přesné parametry: vymezená území center musí vykazovat mj. alespoň 10–15 % jiných funkcí než bydlení. Povinné uplatňování parametrů pro zelené plochy (např. dostupnost sítě volných prostranství do 250 m od místa bydliště v projektech městského rozvoje i v rozsáhlých projektech ve

stávající zástavbě) má zaručit přístup k zeleni. Včasné ozeleňování při rozšiřování města má zajistit krátké vzdálenosti ke kvalitním zeleným plochám hned od začátku osidlování.

Pryč s asfaltem

Všechny tyto požadavky na plánování se v konečném důsledku projevují nejen v nových rozvojových oblastech, ale také v řadě rozmanitých opatření ve stávající městské zástavbě. Pod heslem „Pryč s asfaltem“ se v minulých letech víc než kdykoli předtím investovalo do transformace veřejného prostoru. Ozeleňování, ochlazování, zklidňování dopravy a zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu – chůzi a cyklistiku – také odpovídá principu 15minutového měs-



Z ulice Argentinierstraße se stala první vídeňská cykloulice podle nizozemského vzoru. Z této nové úpravy profitují i chodci

ta. Výsledky mluví samy za sebe: dosud bylo realizováno nebo se dokončuje téměř 350 projektů. Jen v ulicích a na náměstích bylo nově zazeleněno a odkryto 85 488 m² ploch.

Mezi nejdůležitější záměry patří „Supergrätzl Favoriten“, pilotní projekt založený na konceptu barcelonských superbloků realizovaný v hustě zastavěné, horkem zatížené oblasti 10. vídeňského okresu. Zklidnění dopravy, ochlazování a ozelenění vytváří nové atraktivní pobytové plochy a posiluje sousedské vazby v území. K 15minutovému městu však přispívají i četné úpravy náměstí, nespočet nově vysazených stromů ve všech okresech a zřizování páteřních cyklostezek, cykloulice podle nizozemského vzoru na Argentinierstraße, podpora sousedských iniciativ jako komunitní zelené plochy a urban gardening, přeměna parkoviště o rozloze 12 000 m² na park (Naschpark) a mnoho dalšího.

Účinnost těchto opatření a jejich kladné hodnocení mezi samotnými obyvateli Vídně ukázala studie kvality života ve Vídni z roku 2023, jeden z největších reprezentativních průzkumů spokojenosti se životem ve Vídni. Dotazováno bylo 8 500 obyvatelů a obyvatelek Vídně k tématům jako bydlení, práce, zdraví, rodina, sociální otázky, vzdělávání, zeď,

⁶ STADT WIEN. 2025. *Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035* (Plán Vídně – plán rozvoje města do r. 2035). Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/wien-plan>.

⁷ Tamtéž, str. 52.



Nová páteřní cyklostezka na Praterstraße: zlepšení cyklistického a pěšího spojení je pro vytvoření města krátkých vzdáleností klíčové

kultura a mobilita. Spokojenost byla téměř ve všech oblastech velmi vysoká. V zásadě je devět z deseti Vídeňanů s kvalitou života ve Vídni velmi spokojeno nebo spokojeno. V oblasti vlastního bydliště dostala obzvláště vysoké hodnocení například dostupnost veřejné dopravy, blízkost škol a zařízení péče o děti, nákupní možnosti, blízkost zdravotnických zařízení, zelené plochy, náměstí a další veřejná prostranství. Nejméně osm z deseti Vídeňanů je s těmito aspekty (velmi) spokojeno. Především se ukázal také signifikantní nárůst spokojenosti mj. se zelenými plochami a veřejnými prostranstvími a cyklistickou infrastrukturou, ale i s nákupními možnostmi.⁸

A Vídeň v tomto příběhu pokračuje: nové inovativní prvky v nabídce zeleně, dobrá dostupnost zelených ploch, podpora drobného podnikání, využití parteru pro funkce centra – vedle maloobchodu zejména i pro veřejně prospěšná zařízení,



Pobytová kvalita místo parkoviště: nový Naschpark ve Vídni

regulace velkoplošného maloobchodu, podpora aktivní mobility a veřejné dopravy. Wien-Plan definuje komplexní soubor rozmanitých opatření směřujících i nadále ke kompaktnímu, klimaticky odolnému městu krátkých vzdáleností, které lidem v bezprostředním okolí jejich bydliště nebo v dobrém dosahu nabízí to, co potřebují pro svůj každodenní život: dobrou místní vybavenost, nízko-rahový přístup k sociální infrastruktuře, pobytové možnosti ve veřejném prostoru, volnočasové aktivity, zeleň, zkrátka kvalitu života pro všechny.

Koncept 15minutového města nabízí řadu podnětů a dokonce i řešení, často vzájemně propojených, k řadě výzev, se kterými jsou města konfrontována: chůze nebo jízda na kole je současně významným zdravotním faktorem. Kdo se hodně pohybuje a tráví čas na zdravém vzduchu – který se neustále zlepšuje díky opatřením jako zkldňování dopravy – ten má dobrý základ pro dlouhý život ve zdraví.

V zájmu každého města a každé země je vytváření co nejlepších podmínek pro

očekávanou délku života vlastních obyvatel. Zkvalitňování veřejného prostoru je naléhavě nutné i proto, aby lidé vnímali krátké vzdálenosti jako prospěšné a příjemné. Zároveň je nezbytné zvyšovat klimatickou odolnost veřejného prostoru, a tím ho posilovat jako místo komunikace a společenské diskuse. Tam, kde se lidé rádi zdržují, se také dávají přirozeně do hovoru s ostatními, což zase podporuje sociální integraci. To prospívá všem: s rostoucí délkou života a stárnoucí populací lze předpokládat, že hustě osídlená města a milionové metropole jako Vídeň potřebují místa setkávání, ale i ochlazování. Koncept 15minutového města tak poskytuje odpovědi a řešení pro mnoho aktuálních a naléhavých otázek naší doby.

Gabriele Berauschk
Barbara Slotta

Oddělení komunikace s veřejností
a řízení znalostí
Odbor rozvoje města a územního plánování
Město Vídeň

Přeložila: Iva Kratochvílová

ENGLISH ABSTRACT

Vienna – A City of Short Distances, by Gabriele Berauschk, Barbara Slotta

Vienna is a city with multiple centres that shape the character of the city as a whole, as well as of its municipal districts and individual neighbourhoods, resulting from its historical development. This is partly the result of historical processes (for example, districts dating from the Gründerzeit period), but often also a consequence of modern urban planning aimed specifically at creating vibrant and diverse centres offering a wide range of amenities and services. The concept of the 15-minute city is supported by promoting and further developing this polycentric structure. It is important to strengthen these centres to provide easy accessibility to public amenities and services and thereby promote fast and convenient access to a wide variety of functions. Vienna has a well-established tradition in this respect.

⁸ STADT WIEN. 2025. *Leben in Wien – Wiener Lebensqualitätsstudie 2023* (Život ve Vídni – studie kvality života ve Vídni 2023). Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18). Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/lebensqualitaetsstudie-2023>.