

# SÍDELNÍ RESTRUKTURALIZACE EVROPSKÝCH MĚST?

Tercializace společnosti ve většině vyspělých zemí vede i ke změnám v požadavcích na bydlení. Jsme svědky zastavení tempa rychlé urbanizace, typické ještě pro prvá poválečná desetiletí. Prudké zvýšení tempa osobní automobilizace umožňuje stále větším skupinám obyvatelstva rychlé přemísťování mezi bydliště a pracoviště. Přitom roste touha lidí trávit ve městech co nejméně volného času, který se stále zvyšuje. Městské obyvatelstvo vyjíždí mimo město. Nejdříve to bylo do poměrně blízkého zázemí měst, avšak suburbanizace stále rozšiřuje zastavěné příměstské oblasti, takže lidé ve snaze "přiblížit se přírodě" jsou nuceni zvyšovat vyjíždkové vzdálenosti od svých bydlišť, aby ukojili svou potřebu - objektivní nebo ryze subjektivní - kontaktu s necivilizovanou krajinou. Růst automobilizace dramaticky zhoršuje životní prostředí a tato vlna se blíží i k dosud méně postiženým oblastem. Vztah osobní automobilizace a životního prostředí se proto stává v souvislosti s dosavadními formami urbanizace a suburbanizace předmětem praktického i teoretického zájmu urbanistů, sociologů, psychologů a dalších společenskovědních disciplín za přímé podpory zájmů zdravotnictví. Jde o celosvětový problém. V evropském rozměru se výzkumem vztahů mezi bydlením,

automobilismem a formami urbanizace bývávalo šetření organizované Německým institutem pro urbanistiku (DIFU). Jeho výsledky nyní publikoval zmíněný Institut pod názvem "Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa".

Výzkum byl proveden kromě Německa v Nizozemsku, Spojeném království, Švédsku, Francii, Švýcarsku a kromě celostátních shrnutí byly publikovány i individuální studie za jednotlivá města jako Berlín, Paříž, Londýn, Hamburg, Hannover, Chemnitz, Kassel, Tübingen, Bern, Lübeck, Brandenburg, Frankfurt a. M., Arnheim, Rotterdam a další města.

Obecně položené otázky se zaměřovaly na konfrontaci současné skutečnosti městské zástavby, fungování města jako místa pracoviště a bydlení včetně kulturního života a sociálního zázemí obyvatel, na sledování důsledků zvyšující se osobní dopravy vlastními dopravními prostředky na dopravně a ekologicky stresové situace, na víkendové masové vyjíždění do stále vzdálenějšího okolí měst, na formování nového životního stylu městských obyvatel, funkční fragmentaci měst, na důsledky zvyšování volného času pro městské obyvatelstvo při nedostatku příležitostí pro místní vyžití, na důsledky terciálnízace společnosti, na nové

nároky na nově stavěné městské čtvrti, na formování nových urbánních identit atd. Byly položeny také otázky na potřebu či nutnost nového územního a městského plánování, které by mělo podávat nové návrhy městské zástavby pro zvýšení funkčnosti měst. Všemi studiemi se pak táhne problém existující a zvyšující se soukromé dopravy vlastními dopravními prostředky.

Jako hlavní problém se proti sobě tedy staví požadavky na větší možnost využívání přírody při současných požadavcích na zachování kulturní krajiny pro optimální část obyvatelstva nejen městského, ale veškerého obyvatelstva země a osobní automobilová doprava. Řešit tento problém znamená řešit důležitou složku fungování a života příslušné společnosti. Těživější stránku problému představuje osobní doprava. Ta zatěžuje životní prostředí, ta zhoršuje zdravotní podmínky pro obyvatelstvo.

Ze zobecnění poznatků jednotlivých "case studies" vyplývá, že ideálem by mělo být "kompaktní město s mobilitou chránící životní prostředí". Takové město - na základě některých získaných poznatků např. v městské oblasti Bernu - je nejen schopno zastavit odliv obyvatelstva, ale může jeho počet i zvyšovat, což má příznivé důsledky pro ochranu půdního fondu, koncentraci

a optimalizaci městské obslužnosti, možnost budování vnitroměstských optimalizovaných dopravních tras, budování stezek pro cyklisty, budování pěších zón. Prokázalo se, že lze omezit vnitroměstskou osobní dopravu vlastními vozidly, pokud byla nahrazena fungující městskou dopravou. V Bernu připadá na jednoho obyvatele 210 m<sup>2</sup> zastavěné plochy (včetně dopravní sítě) proti 260-300 m<sup>2</sup> ve velikostně srovnatelných německých městech. V Bernu připadá na 1 000 obyvatel 390 osobních automobilů proti 450-500 v podobně velkých městech německých. "Kompaktní městská struktura a mobilita chrání životní prostředí" vede podle výzkumu i k vyšší ekonomické efektivitě tím, že městská centra jsou atraktivněj-

ší, snižují se náklady na infrastrukturu jako jsou dopravní trasy a silnice, zásobování ap. Zvyšuje se využívání městské dopravy. Podtrhuje se, že "kompaktní zástavba" nemusí znamenat "bezútěšné masové bydlení". Menší bytové domy mohou mít své zahrádky, vlastní zeleň. Fungující městská doprava může snížit objem soukromé dopravy až o 20-30 procent.

Zajistit podmínky pro vznik nové koncepce městských sídel jako sídel s optimální hustotou zalidnění a minimálními negativními důsledky ekologickými nebude jednoduché. Na prvé místo se klade legislativní zajištění ve formě daňových úprav, stavebních řádů, preferencí veřejnoprávních přístupů při respektování individuálních práv, podpo-

ra soukromé i veřejné bytové výstavby, inovace koncepce výstavby dálnic a parkování a ovšem ochrana půdního fondu zvýšeným zdaňováním při jeho odnímání.

Výsledky průzkumu se mohou stát perspektivně jedním ze základních prvků zásadní reformy koncepce budování nových sídel, resp. sídlišť v celoevropském prostoru. Je to však otázka velmi dlouhodobá, uvědomíme-li si tisíciletou setrvačnost v sídelní struktuře všech evropských zemí, což prakticky znamená nezvratnou možnost nápravy chyb, které se staly živelnou výstavbou v zázemích především velkých měst.

*Alois Andrlé*