

Památková ochrana v územním plánu

Ing. arch. Roman Čerbák, Fórum pro architekturu a média.

(...) „Město tak, jak tomu slovu rozumím, to není, ba ani předměstí, a tím méně vesnice. Mimo jiné proto, že to nemá ani ulice, ani náves. Jsou to nahodile rozhozené ohromné přízemní velkosklady, supermarkety a hypermarkety, prodejny aut i nábytku, benzinové pumpy, stravovny, ohromná parkoviště, osamělé vysoké domy ke kancelářskému pronajmutí, skládky všeho možného i jakési soubory vilek, které si jsou sice blízko, ale přesto beznadějně osamělé. A mezi tím vším - a to mi vadí nejvíc - jsou veliké kusy země, které nejsou ničím, to znamená ani loukou, ani polem, ani lesem, ani pralesem, ani smyslu plným lidským osídlením. (...) Vzniká nový typ už dříve popsaného existenciálního úkazu: bezbřehá konzumní kolektivita rodí nový typ samoty. (...) Víme, že se chováme sebevražedně, a přesto se tak chováme. Jak je to možné?“ (...)

Václav Havel, *Nic není samozřejmé*, konference FORUM 2000, 10. října 2010.

Způsob, jakým současná společnost přistupuje k městu je vpravdě tristní, slovy Václava Havla, přímo sebevražedný. Suburbanizace (vyliďňování center, zabírání volné krajiny okolo měst a enormní zvyšování nároků na dopravu...), nevyužívání ploch brownfieldů (opuštěných průmyslových areálů), greenfieldů (volných ploch ve vnitřním území města), často divoké, nikým nekoordinované a neregulované „developerské“ projekty a všemu dominující dopravní řešení...

Obecně lze říci, že tyto projekty, ať už stavební či dopravní, často mění celá území na monofunkční zóny s předimenzovanou nabídkou buď obchodních nebo kancelářských nebo obytných nebo „dopravních“ ploch, ale absencí všeho ostatního. Kusy měst se tak mění v oblasti jen těžko využitelné pro člověka bez auta. Dopravní řešení (rychlostní a sběrné komunikace) jsou ale kontraproduktivní, značně snižují atraktivitu území a možnosti bydlení (nesplnění normových limitů hluku, znečištění ovzduší atd.) a ve svém důsledku jsou tedy destruktivní. Obecně dnes tak běžné navrhování měst dle dopravních norem a z pera dopravních inženýrů bohužel mění charakter místa z městského na dálniční.

Realizace „developerských“ projektů je logický výsledek soukromého zájmu

investora. Na druhé straně by se ale nemělo zapomínat ani na tzv. „veřejný zájem“, tedy jakési „obecné“, či lépe „obecní“, dobro. To by měli reprezentovat volení zástupci. Stejně tak si myslím, že především politici by měli přinášet konkrétní vize rozvoje, což ale většina, asi z nezájmu a neznalosti, nedělá. Nemusí být urbanisté, stačilo by, kdyby s nimi spolupracovali a diskutovali. Kdyby byl politický zájem na tom, aby důležitá a odborná rozhodnutí dělali kompetentní lidé byla by zřízena obdoba zrušeného „útvary hlavního architekta“, která by měla být na politické moci co nejméně závislá, dále by např. na přelomu roku 2010/2011 neproběhlo výběrové řízení na vedoucího Odboru územního plánování a rozvoje tak nešťastným způsobem. Zajímavé je, že proběhlo takřka stejně v Praze i v Brně: bez předcházející širší diskuse byl po cca 14 dnech zveřejnění výběrového řízení vybrán, neodbornou komisí, prověřený úředník.

Co by tedy mohlo být při územním plánování v onom „veřejném zájmu“? Bezesporu fungující město. Jak toho ale dosáhnout? Prvním vhodným krokem je vyhlášení (mezinárodní veřejné anonymní ideové) urbanistické soutěže. Ta může přinést různé pohledy a řešení na konkrétní problémy či výzvy a zároveň představuje nejlepší způsob jak transparentním způsobem dosáhnout kvality za veřejné peníze.... (soutěže mohou být na menší území, např. „Římské náměstí v Brně“, přes větší území, např. „Návrh revitalizace území Černá louka v Ostravě“ až po „Ideový návrh - územní plán Hradec Králové“). Výsledky soutěže mohou sloužit jako územní studie, jež by pak měla být dopracována a zahrnuta do územního plánu. Nezbytným následujícím krokem je vypracování regulačního plánu. Není záhodno stavět město bez kvalitního regulačního plánu – byla by to pošetilost, která by vedla (a vede) k mnoha problémům, improvizovaným a polovičatým výsledkům, nefungujícímu celku.

Nejdříve je tedy potřeba definovat vizi, poté zpracovat nástroj k jejímu naplnění. Pokud není konkrétní podklad a konkrétní vize, neexistuje ani definovaný veřejný zájem a není možno jej prosazovat a hájit. V takovém případě nevím, čím zájem zvolení zástupci hájí a prosazují. Jednající se logicky pohybují na hřišti bez jasných mantinelů a pravidel, což je pro některé jistě výhodou, nikoli ale pro onen „veřejný zájem“.

Samotná disciplína územního plánování bohužel stále vychází z technokratického funkčního zónování. Zjednodušeně se dá říci, že je to výsledek urbanizačních procesů a problémů z dob průmyslové revoluce. Tento způsob

chápaní města je ale anachronický a kvalitní městské prostředí v podstatě znemožňující (to ověřila především 2. polovina 20. století). Praxe územního plánování s urbanismem paradoxně mnoho společného nemá. Urbanismus chápu jako disciplínu věnující se nejen „provoznímu fungování“ města, ale také jeho prostorově kompozičnímu působení. V nově budovaných částech měst se ale nevyskytuje nic, co by aspoň vzdáleně připomínalo náměstí či nábřeží, většinou bohužel ani ulici. Města se již nenavrhují tak, jak to na přelomu 19. a 20. století požadoval a v knize „Stavba měst podle uměleckých zásad“ popsal urbanista Camillo Sitte. Klasické urbanistické figury jako ulice, náměstí, nábřeží, nebo jejich prostorové působení pomocí různých kompozic, měřítkových kontrastů, průhledů, os či vrstvení, jsou dnes znemožněny požadavky nepřeborného množství vyhlášek a norem. Je potřeba splnit nejrůznější hygienické, hlukové, požární a dopravní předpisy. Ty mají pomáhat, ale ve svém důsledku výstavbu prostorově a provozně kvalitních měst znemožňují. Město lze označit za „životní prostředí“ většiny obyvatel planety, ale způsob jak se k němu v současnosti chováme rozhodně neodpovídá neustále skloňovanému požadavku „trvale udržitelného rozvoje“, bohužel ani „trvale udržitelného stávajícího stavu“.

Jak má fungující město vypadat? Není nic snazšího než se inspirovat: v Brně například na většině katastrálního území městské části Veverří či Králova pole (nebo přímo v historickém centru). Nic takového dnes ale nevzniká, ačkoli předpokládám, že by se všichni shodli, že takhle to je ve „veřejném zájmu“. Je zřejmé, že dnešní projekty se součástí polyfunkčního, kompaktního, fungujícího městského organismu s hlavní třídou (a la Veverří, Lidická, Slovanské nám.) a sítí obslužných komunikací stát nemůžou a územní plán takový výsledek také nepřinese. Jak již bylo řečeno, nedosahuje podrobnosti, aby mohl navrhovat konkrétnější urbanistickou podobu území, ta je ale pro kvalitní život obyvatel, spolu s různorodostí nabídky/služeb (slovy územního plánu „funkčního využití území“) klíčová. To je záležitostí oněch územních studií či regulačních plánů, které by ideálně vznikaly na základě veřejných soutěží.

V konceptu nového územního plánu pro Brno se stále objevují projekty megalomanských dopravních staveb z období komunismu, jelikož jsou v rámci „kontinuity územního plánování“ chybně přejímány (např. tzv. „Nová městská třída“, původně idea ze 60. let s označením „Expres trasa“, či severojižní kolejový diametr, úsměvný pokus Brna o metro, dále pak např. tramvajový a silniční tunel v těsné blízkosti historického centra). Ačkoli lze naštěstí předpokládat, že na většinu

takových projektů nebudou nikdy peníze, místa jimi zasažená chátrají v důsledku stavebních uzávěr.

Inspiraci bychom mohli najít také v zahraničí, např.: v londýnských Docklands či berlínské Nikolaiviertel či Friedrichstrasse a okolí. Zřejmě jsme ale odsouzeni k opakování stále stejných chyb modernistického zónování a dopravních megalomanských projektů.

Zde se bohužel potvrzuje myšlenka, že kvalita veřejného prostoru je obrazem kvality (veřejného života) společnosti...