



národní
úložiště
šedé
literatury

Praha do Evropy - jako Mnichov?

Moučka, Jan
1993

Dostupný z <http://www.nusl.cz/ntk/nusl-2>

Dílo je chráněno podle autorského zákona č. 121/2000 Sb.

Licence Creative Commons Uveďte autora-Nezasahujte do díla 3.0 Česko

Tento dokument byl stažen z Národního úložiště šedé literatury (NUŠL).

Datum stažení: 25.04.2024

Další dokumenty můžete najít prostřednictvím vyhledávacího rozhraní nusl.cz .

Praha do Evropy - jako Mnichov?

Ing. arch. Jan Moučka

1993

OBSAH

1. Co čeká Prahu v Evropě

- 1/1 Jsou Praha a Mnichov srovnatelné?
- 1/2 Analogie mezi Prahou a Mnichovem

2. Mnichov a Praha - analogie a rozdíly

- 2/1 Region Mnichov
- 2/2 Město Mnichov?
- 2/3 Praha a pražská aglomerace.
- 2/4 Suburbánní prostor Mnichova a Prahy

3. Mnichov - návod pro Prahu?

- 3/1 Proměny centrální zóny Mnichova
- 3/2 K čemu směřuje Mnichov ?
- 3/3 Suburbanizace v Mnichově
- 3/4 Průřezové problémy
 - 3/4.1 Doprava, S. Bahn a rozměr aglomerace
 - 3/4.2 Pozemky, bydlení, sociální byt. výstavba
 - 3/4.4 Pozemková problematika v Mnichově
 - 3/4.5 Nákupní střediska
- 3/5 Bude možné předejít obtížím Prahy?

4. Suburbanizace - hlavní směr rozvoje Prahy?

- 4/1 Struktura suburbánního prostoru Prahy, její suburbánní prostor
- 4/2 Struktura suburbánního prostoru pražské aglomerace
- 4/3 Otázky budoucího vývoje pražské aglomerace
- 4/4 Rozvojová politika pražské suburbánní oblasti.
- 4/5 Lokalizace v pražské aglomeraci: dojíždka za prací, bydlení.

Anotace

Cílem článku je zejména poukázat na 'nemoci' Prahy, které mohou nastat v nových liberálních ekonomických a sociálních podmínkách, ukázat na zkušenostech z analogického města - Mnichova - některé možnosti zmírnění jejich průběhu. Dále zjistit důsledky 'nemoci' jimiž Praha prošla v minulých desetiletích a které se jasně projevují ve srovnání s Mnichovem. Cílem článku je dále zjistit rezervy které Praha má a jak by jejich využití umožnilo předcházet větším obtížím - za takovou rezervu považuje hlavně dosud extensivně využitý, ale zanedbaný suburbánní prostor pražské aglomerace.

Rukopis článku byl v r. 1991 předán redakci časopisu Územní plánování a urbanismus, vydávaný TERPLAN Praha. Rukopis nebyl redakcí přijat s odůvodněním, "že již o Německu bylo publikováno dost".

Z pohledu roku 2010 článek ukazuje, že v českém výzkumu výstavby a architektury bylo komplexní povědomí o problematice stavu českého osídlení, i po 40 letech izolace od světového dění. Poznatky studie byly autorem aplikovány v dalších dokumentech, uložených v Archivu Jana Moučky, např.

- Nové Úvaly - studie nového města v Pražské- Středočeské aglomeraci, 1978, nepublikováno
- Eching - rozvojový program obce na severu Mnichovské aglomerace, nepublikováno
- Petr Kratochvíl, Jaroslav Macháček, Jan Moučka: Aktuální problémy rozvoje Prahy. Středisko teorie architektury a rozvoje sídel, ÚDU ČSAV - nepublikováno, předáno 1990 Magistrátu hl.m. Prahy
- J. Moučka - rukopisné podklady pro kooperaci VÚVA Praha a UNI Kaiserslautern SRN, 1990, A.Slepička, V.Matoušek (editoři za českou stranu).
- J.Moučka - Suburbanizace - urbanistická regionální problematika Prahy, 1991, nepublikováno.

Cílem článku je zejména poukázat na 'nemoci' Prahy, které mohou nastat v nových liberálních ekonomických a sociálních podmínkách, ukázat na zkušenostech z analogického města - Mnichova - některé možnosti zmírnění jejich průběhu. Dále zjistit důsledky 'nemoci' jimiž Praha prošla v minulých desetiletích a které se jasně projevují ve srovnání s Mnichovem. Cílem článku je dále zjistit rezervy které Praha má a jak by jejich využití umožnilo předcházet větším obtížím - za takovou rezervu považuje hlavně dosud extensivně využitý, ale zanedbaný suburbánní prostor pražské aglomerace.

Poučením z analogie s Mnichovem pro pražskou aglomeraci může být

- čemu a jak se vyhnout, jaká jsou úskalí s nimiž se potýkal Mnichov, jaká by měla být prozíravá pražská prostorová politika,
- jaké důsledky bude mít pro Prahu liberalizace v ekonomice a politice, liberalizace v hospodaření půdou a prostorem,

- poznat i způsoby jak úskalím a negativním důsledkům předcházet, jak kompenzovat jejich působení.

Poznatky z analogie Mnichov - Praha budou použitelné nejen pro vzdálenější budoucnost, jakou se obvykle urbanismus zabývá, ale i pro blízké úkoly, například jak vhodnou územní politikou vytvořit prostor pro iniciativu obcí, pro nové investory.

Změny a procesy, které v minulých desetiletích proběhly v Mnichově již naznačují, že jedním z možností jak řešit vývoj pražské aglomerace v nových podmínkách by bylo "odstartování" suburbanizace: zvýšením atraktivity a kapacity tradičních satelitů Prahy, jejich bydlení i terciér a kvaternér, jakou podporu potřebují existující nebo v budoucnu zakládané nové rozvojové póly, jakou příměstskou dopravou.

Pro rozvoj jádra pražské aglomerace je potřebné dosáhnout vymístování nežádoucích výroby - z jádra mnichovské aglomerace odešla velká část sekundéru, a to v plně liberálních podmínkách. Relokace směřovala převážně do suburbánního prostoru, kde ovšem přemístované mnichovské podniky našly atraktivní podmínky.

Stálo by asi za to soustavně a podrobně prostudovat a porovnat charakteristiky velkých urbanistických transformací, jimiž Mnichov prošel, zjistit charakteristiky úspěšných suburbánních sídel a lokalit a porovnat je s analogickými lokalitami v Pražské aglomeraci. Tento článek může být jen určitým úvodem do takové velmi rozsáhlé problematiky.

1/1 Jsou Praha a Mnichov srovnatelné?

Při srovnávání našich a zahraničních měst je dosti obtížné překonat rozdílnosti, které existují v pojetí urbanismu i v jeho terminologii. To se týká i tak základních pojmů jako je 'aglomerace', tím spíše pak termínů pro nás neobvyklých, jako je 'suburbánní prostor', 'suburbanizace'.

Suburbanizace, procesu intenzifikace využívání vnějších prostorů aglomerací, vznikla již před řadou desetiletí v USA. Vznikla v podmínkách jiné sídelní sítě než v Evropě: sídla tam vznikala na dlouhých železničních tratích, bez sítě okolních vesnic, mohla se extenzivně rozvíjet do okolí. V evropských podmínkách města rostla do konce minulého století plošně, intenzivně, přibíráním přilehlých ploch a obcí. Prvními záměrnými moderními formami suburbanizace jsou zahradní města v Anglii, Holandsku, Belgii, satelitní města ve Francii.

Poznámky k několika dalším obtížným termínům: Pro orientaci ve struktuře aglomerací jsou používány termíny: jádro nebo jádrové město (Kernstadt), suburbánní prostor nebo zóna (Umlandzone). Bude používán termín 'území aglomerace'. Termín 'urbanizovaný prostor' bude označovat intenzivně využívané území aglomerací.

Diskutováním problémem na Západě je, jak nazvat území aglomerace. Termín 'městský region' je použitelný spíše pro průmyslová souměstí, v případě Prahy i Mnichova jde o aglomeraci s jedním jádrovým městem. Jako hlavní znak se nabízí hustota obyvatel, ta je však použitelná jen jako relativní znak, protože dosažená hustota obyvatel na území konkrétní aglomerace úzce souvisí s hustotou osídlení v okolním území. Další znak doporučený teorií - nízké procento obyvatel zaměstnaných v zemědělství - je málo spolehlivý, protože se silně mění se změnami zemědělství.

Podobné obtíže jsou s vymezením hranic aglomerací. Vymezit alespoň přibližně okraj celé aglomerace, hranice aglomerace je důležitá: mezi jádrem aglomerace, dalšími městy v jejím rámci a jejím okrajem je totiž suburbánní zóna, do které míří rozvoj. A na suburbánní zónu by měla být soustředěna pozornost, v ní je mezi Prahou a Mnichovem asi největší rozdíl.

1/2 Analogie mezi Prahou a Mnichovem

Mnoho objektivních charakteristik Mnichova a Prahy je analogických. Bavorsko i Čechy jsou geograficky i demograficky dosti podobné, mají podobnou dimenzi, což vyústilo do podobného počtu obyvatel.

Mnichov a Praha mají podobnou centrální funkci: Jejich obsluhované oblasti jsou podobně velké, silně vymezené přírodními překážkami. Praha má úrodnější zázemí, zázemí Mnichova je turisticky atraktivnější. Obě města jsou velkými centry sekundéru i terciéru, do obou je vysoká dojíždka za prací.

Podrobnější rozbor by asi ukázaly rozdíly ve skladbě ekonomicky aktivní populace.

Srovnání se zde soustředí na rysy, ve kterých se Mnichov zřetelně liší od Prahy, a pokusí se odvodit z nich závěry.

Mezi velké rozdíly, které jsou pro platnost rovnice Mnichov=Praha kritické, patří velké odlišnosti v dělbě dopravních výkonů mezi různé dopravní systémy, a také výrazné rozdíly ve stavu suburbánního prostoru. Jde o výslednice rozdílů v rozvoji obou měst v minulých desetiletích, jejichž vznik a důsledky je v Praze možno předvídat.

Některé faktory jsou pro nás nové a nedovedeme dobře postihnout jejich příspěvek k rozdílům Mnichova a Prahy, protože vznikly již za značně rozdílného vývoje posledních 40 let, jejich vliv může být zprostředkovaný ale přesto velmi silný. Příkladem mohou být změny v nákupních zvyklostech, které vedly ke vzniku sítě nákupních center na okraji sídel a vedly k velkým změnám ve funkci historické centrální části německých měst.

Velké investice, které budou nutné pro zlepšení infrastruktury Prahy, většinou silně ovlivní i suburbánní prostor: rekonstrukce letiště, dálniční okruhy, dálkové vytápění, spalovny, napojení na mezinárodní expresní železnici (TGV) a jiné. Měly by se využít k celkovému zlepšení stavu a podmínek pro rozvoj pražské suburbánní zóny.

2 Mnichov a Praha - analogie a rozdíly

2/1 Region Mnichov

Plánovací region 14 kolem Mnichova se do značné míry kryje s faktickou hospodářskou oblastí Mnichova, je však rozsáhlejší než skutečná mnichovská aglomerace. Území aglomerace je vymezeno v zemském rozvojovém programu (LEP), jako jeden z urbanizovaných prostorů (Verdichtungsraum). Na takto vymezené území aglomerace se pak vztahují příslušná opatření německé regionální politiky, přijatá pro urbanizované prostory.

Mnichov je v celostátní kategorizaci sídel pochopitelně mezi centrálními místy nejvyššího řádu (OZ, Oberzentrum). V regionu Mnichova je osm centrálních míst střední kategorie (MZ, Mittelzentrum), převážně okresních měst.

Strukturu regionu dále tvoří 26 rozvojových pólů, vybraných zemským rozvojovým programem. Jsou převážně vybrány z existujících sídel na trasách rychlodráhy, v místech kde rozvojové osy procházejí suburbánním prostorem. Jejich rozvoj má napomoci zvládnutí procesu suburbanizace tím, že budou zajišťovat základní služby v blízkosti bydliště.

Dále jsou v LEP stanoveny rozvojové osy, do nichž jsou soustředovány všechny liniové stavby. Skoro všechny hornobavorské rozvojové osy vycházejí z Mnichova. To vyjadřuje, že Mnichov je skutečným těžištěm, a že jeho význam jako centrálního místa ještě poroste.

V regionálním plánu je uloženo vytvářet pro některá vybraná města podmínky pro přechod na významnější úroveň a záměrně tak změnit strukturu osídlení. Tak např. Ebersberg, okresní město v neurbanizované a nerozvinuté části regionu, je vybrán jako možné, potenciální střední centrum (MZ).

Mnichovská aglomerace je charakteristická silnou nadregionální atraktivitou, která je i v rámci celé SRN ojedinělá. Projevuje se hlavně ve vývoji populace a hospodářství. Počet obyvatel vzrostl za 15 let o 11,5 %, na urbanizovaném území kolem Mnichova (t.j. na 7,8% plochy Bavorska) je 18,7% pracovních příležitostí a vzniká zde 28% bavorského hrubého produktu. Zdravá odvětvová struktura, spolu s vyvážeností sekunděru a terciéru, má příznivý vliv na zaměstnanost.

Silná industrializace Mnichova, stejně jako celého Bavorska, začala až po r. 1971, a to průmyslem optickým, strojírenstvím, pivovarnictvím. Dnes má Mnichov významnou roli jako kulturní, školské a umělecké centrum. Je zde většina zemských správních úřadů, ale i řada spolkových nebo dokonce evropských institucí (Evropský patentový úřad aj.). Mnichov je největším průmyslovým městem SRN. Je rovněž zdaleka největším cílem turistiky (5 mil.noclehů ročně, 28 tis. lůžek).

V 70-mých letech vznikaly ještě na území města velké obytné celky (Olympijská vesnice, Perlach), s převahou velkých bytových domů, a podobné pražským sídlištím.

V 80-mých letech již vznikají malé obytné celky převážně z rodinných domků, v poslední době se staví rodinné domky i pro sociálně slabší rodiny.

Podobně jako v jiných městech SRN, zesílila i zde migrace směrem z města do jeho okolí, zvl. do suburbánní zóny. Vliv na to měl i nedostatek pozemků: město Mnichov při územní reformě v 70-mých letech nezískalo žádné nové plochy, na rozdíl od ostatních bavorských velkých měst. Do suburbánní zóny i širšího okruhu kolem města směřovala i imigrace z okolí. K silnému nahuštění došlo zvl. na západním a jihovýchodním okraji města. Vliv na zvýšení dojížděky za prací a migrace mělo postupné značné prodlužování linek příměstské rychlodráhy (S-Bahn). V poslední době probíhá migrace do stále vzdálenějších okolních obcí, i vně suburbánní zóny.

* * *

Území na jih od Mnichova jsou velmi atraktivní pro bydlení (jezera, velké lesní masívy), zatímco severním směrem je území pro bydlení naopak málo atraktivní (čistírny odpadních vod, deponie čistírenských kalů, velkoplošná zařízení železnic, vojenská cvičiště, obrovské nové letiště). To vedlo k diferenciaci cen pozemků a nemovitostí a v důsledku toho i k sociální diferenciaci suburbánního prostoru. Z této celkové tendence jsou i výjimky - výjimečně dobře spravovaná obec Eching na sever od Mnichova je v mnoha směrech pozitivním případem.

Suburbánní zóna Mnichova prodělává silnou invazi výroby. Podobně jako byty, jsou i průmyslové podniky v centru města tísňeny nedostatkem ploch a vysokými cenami. U průmyslu je možné pozorovat klasickou prstencovou lokalizaci kolem města. V posledních desetiletích má ale převahu lokalizace průmyslu na osu východ-západ severně od města, výborně napojenou na silniční a železniční síť. Silná segregace průmyslu se projevuje podle výrobních odvětví, a to i na úrovni sídel a jejich výrobních zón. Výběr druhu podniku, který má být do sídla nebo průmyslové zóny umístěn, provádí správce průmyslové zóny a obec. Např. v Echingu si městská správa vybírá podniky patřící do silně prosperujících výrobních odvětví, podniky málo znečišťující prostředí, podniky vytvářející vhodnou strukturu zaměstnanosti.

Přes celkový silný rozvoj regionu Mnichov, se na jeho území a jejím bezprostředním okolí vyskytují tzv. ekonomicky a sociálně slabá území, patřící do t.zv. nerozvinutého prostoru (schwach strukturierte Gebiete). V těchto územích je snahou zvýšit ekonomickou i sociální aktivitu a příjmy obcí. Do rozvojových programů obcí na těchto územích budou promítnuta příslušná opatření, směřovat sem budou veřejné investice.

I přes celkově dynamický rozvoj regionu Mnichov měli i zde zpracovatelé regionálního plánu problémy k řešení - budou uvedeny podrobněji v další části článku, hlavní z nich jsou:

- předpovědět a zvládnout regionální důsledky výstavby velkých zařízení technické infrastruktury (nové obrovské letiště, dokončení dálnicového okruhu, seřaďovací a kontejnerové nádraží, i
- celková problematika suburbanizace.

2/2 Město Mnichov

Mnichov dlouho narůstal koncentricky kolem historického jádra. Kolem 1880 byla vypsána z iniciativy jednoho stavebního podnikatele soutěž na rozvoj města. Podklady i soutěž se již týkaly i širšího okolí. Nejzajímavější byl návrh

prof. Henrici (Cáchy): Navrhl soustavu subcenter, každé z nich s občanským vybavením, jakousi střediskovou soustavu uvnitř města.

V důsledku soutěže vzniklo povědomí značné komplikovanosti problému rozvoje města, takže se Mnichov rozhodl v r. 1893 zřídít Úrad pro rozšíření města. Ředitelem se stal Theodor Fischer, pozdější profesor urbanismu v Mnichově. Prof. Fischer zavedl "stupňovitý řád zástavby". Jsou to jakési urbanisticko-architektonické regulační řády, odstupňované pro jednotlivé druhy zástavby, připadající v úvahu ve městě: pro řadové činžáky, rodinné domy, vily atd. K nim se vztahovaly další podmínky, regulující intenzitu zástavby, podobné dnešním regulativům intenzity využití území (COS, CES). "Stupňovitý řád" zástavby platil až do 70-mých let 20. století (!), pak byl s určitými problémy nahrazen ustanoveními spolkového stavebního zákona.

S růstem města se rozšiřovalo i ovlivňované území. Aby se koordinace rozvoje měla čím řídit, zpracoval začátkem 20. století městský úrad a okresní úrad společně jakýsi směrný plán, který zahrnul do úvah i osy vycházející z města. Vznikl tím podklad pro nákup pozemků z veřejných fondů, a to v nejnadějnějších směrech až do vzdálenosti 30 km. Město uplatňovalo svůj vliv ve vzdáleném okolí tím, že zde zastupovalo zájmy svých obyvatel, kteří zde stavěli své letní byty.

Kolem 1910 se ukázalo jako určitý problém, že existuje jen jeden druh územních plánů, a to závazné zastavovací plány (Bebauungsplan). Byly proto vypracovány jakési plány využití ploch.

V ovzduší poválečných problémů kolem 1918 byl bez soutěže zpracován přímo nový plán. Po r. 1933 byl vydán zákon o sídlištích (Wohnsiedlungsgesetz). Obsahoval verbálně stanovené cíle, m.j. ukládal sestavit hospodářský plán měst, společně s plánem urbanistického rozvoje. Představoval tedy na svou dobu dosti komplexní pojetí rozvoje města. V případě Mnichova tento plán reservoval pro rozvoj města velké území, až do vzdálenosti 20-30 km od centra.

Mnichov se po r. 1933 stal 'oblíbeným městem' Říše. Do té doby byl Mnichov jen administrativně-sídelního charakteru, nastal silný průmyslový rozvoj. Direktivními opatřeními byla do města zahrnuta řada okolních sídel. Nešlo ale ještě o vznik suburbánní zóny.

Kolem r. 1950 se projevuje vliv automobilismu a další vlny industrializace, do mnichovském regionu směřuje vlna přistěhovalectví. Odsunutí Němci se původně usidlovali ve venkovských pohraničních prostorech Bavorska, pak se ale přesídlují do nejlépejších poloh v okolí Mnichova.

Kolem r. 1970 vznikl velký impuls rozvoje města v souvislosti s přípravou olympiády. Nové urbanistické pojetí rozvoje Mnichova nejvíce ovlivnil prof. Jensen, dopravní inženýr z Hannoveru. Ten měl původně pracovat dopravní koncept města, ale jeho návrh (t.zv. Jensen-Plan) byl daleko komplexnější - bral v úvahu strukturu osídlení v okolí, regionální vztahy.

Mezi Jensenovy koncepce patří bodově-osový princip sídelní struktury regionu, později převzatý do regionálního programu Mnichova. Kolem r. 1970, v souvislosti s přípravou olympiády, se realizovalo Jensenovo geniální schéma mnichovské městské hromadné dopravy: Skoro všechny linky příměstské rychlodráhy (S-Bahn) procházejí pod centrem města, v podzemí je možný přestup na většinu linek metra, na obě hlavní železniční nádraží, a pochopitelně i mezi linkami rychlodráhy navzájem. Trasy metra i rychlodráhy se rozvíjejí až po opuštění centra.

Pamětní deska na mnichovské pěší zóně (mimochodem jedné z prvních na světě) připomíná jejího zakladatele prof. Jensena. Kdo z urbanistů se ještě dočkal takové pocty?

Současné trendy

Osídlení Mnichova, stejně jako všech měst SRN, se v posledních desetiletích 20. století vyvíjí na principu nabídky a poptávky, liberální soutěže:

Z centra jsou vytlačovány byty vlivem stoupajících cen nemovitostí i nájemného, centrum se mění na obchodní city moderního průmyslového města. Vlivem přistěhovalectví z bližšího i vzdáleného okolí vznikla velká poptávka po bytech, ta byla uspokojena obydlím olympijské vesnice. Následoval pokles bytové výstavby, pak ale vznikla nová poptávka, kvalitativně jiná.

Kolem 1970 se projevují nové motivy, vedoucí k suburbanizaci. Společnost zbohatla, k nové vlně suburbanizace se přidali i obyvatelé zelených předměstí, kteří se zde již cítili stísněni. Bydlení ve velkých sídlištích 60-mých let již neuspokojuje, jeho éra končí sídliště Perlach a Olympijská vesnice. S klesající bytovou tísni se projevily absurdity státní podpory "kamení" (byty zůstávaly nedolodněné, levné byly užívány i bohatými aj.). Kolem 1980 se již státní podpora bytové výstavby omezuje na sociální bydlení. Místo sídliště se staví rodinné domy, většinou řadové do vlastnictví.

Vlivem exploze cen pozemků se do suburbánní zóny stěhují i pomocné provozy podniků v sídlících v centru (často i velmi rozsáhlé, jako je výzkumné zázemí BMW), sklady i celé podniky (Siemens na východě od Mnichova, i se sídlištěm). Podniky vyhledávají polohy podél dálnic a železnic, pro bydlení jsou preferovány polohy kolem S-Bahn. S postupem automobilizace se stávají zajímavými i sídla v pásmech mezi nimi.

Kolem 1980 dochází k ještě vzdálenější suburbanizaci. S-Bahn se prodlužuje do okresních měst kolem Mnichova, tato města jsou jako bydliště velmi vyhledávaná, je zde dosažitelná infrastruktura, zvl. také školy.

Způsob řešení prostorového rozvoje Mnichova a jeho aglomerace je hledán v podpoře rozvoje pólů v suburbánní zóně, měst s asi 20 - 30 tis. obyvateli. Tyto póly by měly vykazovat vzájemnou funkční dělbu práce, v občanském vybavení například na principu komplementarity, vzájemného doplňování. Ve skutečnosti měly tyto póly koncem r. 1990 podstatně menší počet obyvatel než bylo plánováno, vzniká mezi nimi konkurence, která se v občanském vybavení projevuje i nedostatečným využitím .

V samotném městě Mnichov ubývá obyvatel, což má za následek snížení dotací. Jedním z témat diskutovaných v současnosti jsou příspěvky menších obcí v aglomeraci vyššímu centru, na jeho vybavení sloužící i okolí. Argumenty se liší podle úhlu pohledu: na jedné straně Mnichov, jako jádro aglomerace, nárokuje příspěvek od

obcí v aglomeraci proto, že poskytuje pracovní příležitosti okolnímu obyvatelstvu. Okolní obce ale argumentuje tím, že nákupy jejich obyvatel realizované v Mnichově zvyšují jeho příjmy z daní...

Provoz dopravní infrastruktury mnichovské aglomerace je ztrátový: například síť S-Bahn je dotována, cestující platí jen asi 40% ekonomické ceny jízdného.

Současný způsob bytové výstavby v Mnichově

Opuštěny byly nevydělečné spolky podporované státem, jako byla Neue Heimat. Výstavbu bytů i stavby rodinných domků organizují společnosti s ručením omezeným, komanditními společnostmi (KG). Jsou to podniky někdy s velmi malým počátečním kapitálem (např. 50000 DM), další kapitál získávají půjčkou v bance na běžný úrok. Když ale není podnik rychle úspěšný, vzniknou mu potíže, pozemky znovu pronajímá na zemědělské účely, někdy i bankrotují a akci převzme financující banka. Největší dnes stavěné sídliště Poing firmy Siemens má mít asi 17 tisíc bytů v rodinných domcích, výstavba byla zahájena kolem 1990 v souladu s regionálním plánem. Vlivem vysoké ceny pozemků se ustaluje současný model bydlení - řadový domek o zastavěné ploše 60 m², pozemek 170 m² na okraji města nebo v suburbánní zóně.

Menší obce se v nových formách bytové výstavby a ve vztazích vznikajících probíhající suburbanizací těžko orientují. Mají k podnikatelským společnostem bytové výstavby zpočátku důvěru a až dodatečně zjistí, že zapomněli předepsat např. výstavbu příslušného občanského vybavení, inženýrských sítí, čímž dochází k nevybavenosti sídlišť, obcí a k přetěžování okolních zařízení.

2/3 Praha a pražská aglomerace.

Praha byla koncem 19. století monocentrickým městským regionem, s průmyslovými předměstími a s výrazným sousedním městem - hornickým a hutnickým Kladnem. V první polovině 20. století se Praha rozvíjela jako terciární hlavní město, vyvíjel se i průmysl na tradičních předměstích.

V druhé polovině 20. století, v době socialismu, nastal složitější vývoj: Orientace ekonomiky na těžký a zbrojní průmysl podpořila růst Kladna. Subvencovaná autobusová a železniční levná doprava za prací propojila zázemí Prahy s jádrem Prahy. Průmysl se soustřeďuje do velkých průmyslových zón na východě. Nové druhy průmyslu se zakládají také v již existujících sídlech v okolí (Kralupy - nafta, Neratovice - farmacie, Řež - jaderný průmysl, Brandýs - strojírna aj.). Nové pracovní příležitosti spolu s bytovou výstavbou způsobují, že se z těchto sídel vyvíjejí typické "satelity".

Z menších obcí v aglomeraci vznikají 'residenční satelity' postrádající odpovídající pracovní příležitosti i vybavenost (Úvaly, Říčany). Praha se stává aglomerací, z jádra vzniká protisměrná vyjíždka za prací do některých satelitů a měst (Kladno), zvl. u kvalifikovaných pracovních sil.

Hromadná výstavba bytů na velkých sídlištích na okraji Prahy způsobila, že původní předměstí jsou intenzivněji využita než mezilehlý prstenec kolem centra. Vznikající izolovaná sídliště nemají v blízkosti odpovídající pracovní příležitosti. Stávají se tak z nich "noclehárny", i když některá sídliště jsou dobře vybavena občanskými zařízeními (Novodvorská, Severní město, Bohnice).

Od třicátých let vzniká životní styl 'chataření', druhých bytů na víkend, ve zdravějším prostředí a s větším soukromím a odlišným prostředím. Chatařské osady se postupně octly na rozšiřujícím se území aglomerace, a přinesly městský životní styl a dopravní zatížení i do přírodně hodnotných oblastí v okolí pražské aglomerace.

Velké obtíže a škody vznikly pražské aglomeraci politicky motivovaným administrativním územním rozdělením v r. 1960: Okolí Prahy bylo přičleněno k uměle vytvořenému "Středočeskému kraji" nezávislému na Praze, hranice města (zároveň hranice kraje) přetaly všechny běžné směry dojížděky za prací i občanským vybavením. Ztratila se administrativní i ekonomická souvislost mezi obcí- bydlištěm a obcí- pracovištěm.

Státní dotace, přidělované podle kritéria počtu obyvatel, se staly pro Prahu nepřiměřeně nízké. Z činnosti podniků nebyly žádné odvody ve prospěch obce, což způsobilo úpadek jak v suburbánní zóně Prahy, tak i v samotné Praze.

Vlivem silné industrializace zemědělství, která si vyžádala novou infrastrukturu, došlo k úpadku stavebních fondů také v suburbánní zóně Prahy.

Praha a zázemí

Silná centra pracovních příležitostí na západě aglomerace (Kladno, Beroun) způsobila relativní úpadek menších obcí ve svém okolí, a to i v zemědělsky bohatých územích (Slaný a okolí aj.). Obce v zemědělsky bohatých územích zchudly hlavně vlivem nivelizace zemědělské renty.

V severním sektoru aglomerace (snad vlivem ochrany hodnotné zemědělské půdy) zůstal zachován značný podíl sídel s poměrně menší vyjížděkou za prací. Ale i v tomto sektoru je venkov ve stagnaci. Z měst a obcí v severním sektoru aglomerace, do nichž míří nové obory průmyslu, vznikají nové satelity Prahy. Stěhují se sem noví obyvatelé z okolí, kvalifikovaní zaměstnanci nových podniků sem však dojíždějí často až z jádra aglomerace.

V sektoru na jih od Prahy je neúrodná půda a lesy, není zde tradiční průmysl a nový ani není zakládán. Sektor slouží krátkodobé rekreaci i chataření (Dobříšsko, Posázaví, údolí Vltavy, Berounky, Kocáby aj.). Určitou výjimkou bylo území těžby uranu (Příbramsko).

Pražská aglomerace v rámci širší sítě osídlení

Města, která jsou s Prahou stejného velikostního řádu (Drážďany, Mnichov, Vídeň) jsou od ní značně vzdálena a fyzicky oddělena horami a státními hranicemi. To vedlo k dominantní pozici Prahy jako jediného velkoměsta v české kotlině. V prostoru mezi Prahou a velkoměsty stejného řádu se rozvinula mezilehlá města, velikostně i funkčně o stupeň (Brno) nebo o dva stupně nižšího řádu (Plzeň, Budějovice, Ústí atd.).

Okruh nejbližších samostatných středně velkých měst (bývalých krajských měst se 60 až 100 tisíci obyvatel) je od Prahy vzdálen 70 až 150 km. Nejbližší ještě samostatná města, t.zn. města nepatřící již k pražské- středočeské aglomeraci, jsou od jádra aglomerace vzdálena kolem 50 až 60 km (Mělník, Kolín, Benešov, Louny aj.).

Na severu Čech, ve vzdálenosti jen 100 km, je velká těžební a průmyslová aglomerace. Její souvislost s Prahou se stále zvyšuje, vlivem zlepšujícího se dopravního spojení, energetických souvislostí aj. Obě aglomerace mají společně to, že jsou největšími a zároveň nejvíce znečištěnými aglomeracemi v Čechách.

Z Prahy vybíhají dva sídelní - industriální pásy (osy):

Na jihozápad je to pás průmyslových lokalit směrem k dalšímu tradičnímu průmyslovému městu - Plzni (kdysi zde byla těžba a hutnictví, dnes strojírenství). Pás je založen na silničním a železničním tahu přes Beroun, Zdice a dále na Plzeň.

Východním směrem vybíhají pásy podél výkonných železnic, splavného vodního toku a s nimi paralelních silnic. Starší pás (Kolín, Kutná Hora, strojírenský a potravinářský průmysl) je zdvojen dalším, který míjí Prahu po severní straně (Lysá, Brandýs a další satelity, strojírenství, chemie).

Jiné pásy vycházející z pražské aglomerace jsou méně výrazné - např. severní podél toku Vltavy.

Kolem Prahy se vyvinulo několik různých forem aglomeračního rozvoje. Vyskytují se zde:

- a) velký samostatný satelit, s poměrně výraznou protisměrnou vyjížděkou za prací (Kladno),
- b) závislé satelity, menší, zvl. na sever od Prahy,
- c) industriální pásy,
- d) rekreační pásy podél Vltavy, Berounky, Sázavy, dobře dostupné železniční dopravou,
- e) přírodně hodnotné zázemí, silně kontrastující s jádrem, dobře dostupné po silnicích.

Nové problémy

Výrazně špatný je současný stav sídel (1990), jejich infrastruktury i jiných fondů v obou přilehlých okresech Praha-Východ a Praha-Západ. Na jejich území leží převážná část suburbánního prostoru Prahy. Vyjížděka z přilehlých okresů je silně polarizovaná do Prahy, ale administrativně dlouho patřily k jinému kraji.

Další problémy mohou vznikat nebo se zvýrazní v pražské aglomeraci v důsledku politických a ekonomických změn 1990, a to změn v jejím jádru i v suburbánní zóně, například

- odstraněním dotací hromadné dopravě
- nutností nových investicemi infrastruktury, když původní jsou nevhodně vzhledem k prostorovým vztahům a aglomeraci,
- nevhodnou fiskální politikou, například rovnostářskou, jestliže by nerespektovala nutnou podporu hierarchicky vyšších sídel.

Nové vztahy v aglomeraci (a zároveň nové možnosti rozvoje) vzniknou působením nabídky a poptávky i soutěže. Na trhu pracovních sil je možné očekávat, že se zvýší mobilita pracovních sil a že dojde ke změnám v objemech i směrech dojížděky za prací (vyšší podíl individuální dopravy, tendence k přiblížení bydlišť a pracovišť vlivem větších cen hromadné dopravy).

Očekávat lze tendence k bydlení v lokalitách s lepším prostředím.

Srovnání Mnichova a Prahy

Srovnání Mnichova a Prahy umožní lepší poznání těchto a dalších nových faktorů, může zlepšit odhad jejich působení na aglomeraci jako celek i na její suburbánní zónu.

Podle procesů probíhajících v Mnichově je možné usoudit, odhadnout, že "odblokování" rozvoje suburbánní zóny se může stát jedním z nejzávažnějších prostředků, uvolňujících spontánní faktory a přirozenější vývoj pražské aglomerace.

Musí se zvýšit atraktivita satelitů (tradičních i nových) s vhodným prostředím pro bydlení i pro investování do terciéru a kvaternéru.

Najít bude třeba prostředky k vymisťování nežádoucích výrobních zón z jádra aglomerace: suburbánní prostor je rovněž vhodný i pro lokalizaci sekundéru.

2/4 Suburbánní zóny Mnichova a Prahy

Jeden z největších rozdílů mezi Mnichovskou a Pražskou aglomerací je rozdíl ve stavu a dynamice rozvoje jejich suburbánní zóny.

Za podrobnější srovnání a studium by stály charakteristiky jednotlivých, v poslední době úspěšných suburbánních lokalit v okolí Mnichova, a porovnat je s analogickými lokalitami v Pražské aglomeraci.

V pražské aglomeraci prošly v minulých podmínkách poměrně úspěšným vývojem bud' to

- sídla v ekologicky, přírodně i dopravně příznivých polohách na urbanizačních osách (Běchovice, Úvaly, Říčany, údolí Berounky aj.), nebo
- sídla v poloze mezi Prahou a rekreačními oblastmi, popř. v oblastech s dobrou dostupností po dálnici (Říčany, Mirošovice, Senohraby, Dobříš aj.).

Prudší suburbanizaci dosud brání striktní ochrana zemědělské půdy i nižších bonit, v bydlení pak ekonomická a technická obtížnost individuální výstavby rodinných domků a jiné faktory.

V problematice a trendech suburbanizace je celá řada dalších závažných témat pro srovnání - například

vývoj, pojetí a úspěšnost centrální zóny obou měst.

V suburbanizaci je mezi Mnichovem a Prahou velký rozdíl, a jsou zde velké rezervy pro rozvoj Prahy. Proto bude otázkám suburbánního prostoru a jeho rozvoje věnována v následujícím textu větší pozornost než jiným.

3 Mnichov - návod pro Prahu?

3/1 Proměny centrální zóny Mnichova

Poválečná rekonstrukce se vyznačovala hromadnou bytovou výstavbou na okraji Mnichova, i rekonstrukcí některých významných staveb a celého historického centra.

Bodem obratu v rozvoji města byla příprava olympijských her, které se uskutečnily v r. 1972. Byl změněn celý dopravní systém, zřízena byla jedna z vůbec prvních pěších zón v historickém centru velkoměsta.

Proběhl i pokus o dekoncentraci centrálních funkcí města, podobně jako v Paříži (Défence) a Praze (Pankrác). Na severovýchodě od centra Mnichova vznikl například obchodně- administrativní areál ARABELA, dobře dostupný metrem. Do Mnichova byly přilákány některé celoněmecké a evropské instituce (Evropský patentový úřad).

Pozornost byla věnována všem rekonstruovatelným památkám, z pražského pohledu málo významným: ve válkou zničených částech města byly zachovány a rehabilitovány některé soubory nájemních domů z 19.stol (např. krátká ulice z gruenderského období). Jindy byly zničené památky nahrazeny novostavbami stejného účelu, jen s náznaky původní stavby (zajímavá je např. "ranná postmoderna" rekonstruované Nové Pinakotéky).

Při obnově centrální zóny města byly dodržovány urbanisticko- architektonické regulativy: zástavba sleduje uliční čáry (jen odsunutě proti původním) i výšky říms. Ve spojení s rudimentálním modernistickým tvaroslovím to však vedlo k poměrně fádniému výsledku. Současně to však vyloučilo výstřelky: v centrální zóně Mnichova nejsou věžáky, centrum města si zachovalo tradiční siluetu. Vcelku vzniklo solidní, úhledné a pohodlné město, nicméně fádni - prostředky moderny nestačily na vytvoření tvarově dostatečně bohatého prostředí. Tradiční šířka ulic, z velké části věnovaná vozovkám a parkování podél chodníků, i zřizování cyklistických chodníků vyloučily z velké většiny ulic stromořadí, která mohla problém vizuální chudosti prostředí zmírnit.

Otázkou je, zda se Mnichov ubrání a nezasáhne jej vlna výstavby výškových budov jako ve Frankfurtu am Main. Vysoká zástavba se jeví aktuální, protože se enormně zdražují pozemky. Radikální změna měřítka i charakteru města vedla ve Frankfurtu k reakci - vlně 'městského' romantismu, výstavbě ulic z 'rodinných' řadových domů, objektů v menším měřítku, s kontaktem přízemí budov na parter města, k romantickým rekonstrukcím historických průčelí.

V Mnichově se dosud řeší potřeba vysoké intenzity zástavby tak, že zástavba využívá enormně velké mnichovské vnitrobloky. Nové budovy mají dvorní křídla s odstupem průčelí menším než 1:1, i hodnotná bytová zástavba se vestavuje do velkých vnitrobloků, např. někdejších pivovarských nádvoří.

Plíživá transformace aglomerace

Někdy kolem 1980, po doznění důsledků světové ropné krize, skončila hromadná bytová výstavba, i její sociální část. Přešlo se na financování bytové výstavby jako každého jiného podnikání - bankovními úvěry stavebním podnikatelům atd.

Silně rozvinutá příměstská dopravní síť rychlodrah (S-bahn) vytvořila podmínky pro posílení rozvoje suburbánního prostoru, pro decentralizaci funkcí výroby, služeb a bydlení.

Obnovená uliční síť v jádru Mnichova umožňuje ještě stále parkování poměrně velkého počtu aut, což vyvolalo značnou dojížděku za prací individuálními prostředky.

Dochází k postupnému vytlačování bydlení z centra. Pro majitele je výhodnější jejich změna na pensiony nebo podniky a administrativu. To vytlačuje byty z činžáků, v rozlehlých nájemních vilách přelomu století a počátku 20. století našly místo projektové ateliery, reprezentace firem apod.

Přestavují se i celé bloky, zprůmyslněnými metodami se staví nové budovy úřadu, pošt, nájemních kancelářských budov.

V 90-mých letech ještě nemyly stavební zásahy do historického jádra velké. Přestože intenzivněji využítá část jádra města se poměrně rychle rozšiřuje a prodlužují se pěší ulice, má centrální zóna i samo historické jádro ještě značné rezervy. Jižní část jádra teprve hledá svou intenzivnější funkci, proměna nebude nesnadná, když značná část objektů je nová (skelety) a tedy flexibilně snadno přestavitelná.

Bohatí investoři radikálně rekonstruují domy na nejexponovanějších místech historického jádra - zachovávají jen průčelí.

I dopravní systém Mnichova se transformuje, nenápadněji a nesrovnatelně ohleduplněji ve srovnání s katastrofickými obtížemi, které způsobila obyvatelům v centru města předolympijská výstavba metra a S-Bahn v otevřených jamách.

Existují tak vedle sebe dva výkonnostně srovnatelné regionální dopravní systémy - kolejový a automobilový. Automobilový je pohodlnější, ale je silně závislý na výkyvech cen ropy a parkování. Kolejový neobsluhuje suburbánní prostor plošně, jeho schopnost konkurence je závislá na dotacích.

Rozvíjejí se staré a vznikají nové infrastruktury - realizují se spalovny, diskutuje se regionální systém ekologicky nezávadného způsobu likvidace odpadků. V centrální zóně pokračuje výstavba dálkového vytápění aj.

3/2 K čemu směřuje Mnichov ?

Suburbanizace bydlení bude zřejmě pokračovat. Prosazuje se stále silnější suburbanizace výroby a s ní spojeného terciéru, kvarternéru (vysokých škol i výzkumu). Výstavba nového letiště rovněž přispěje ke vzniku nových pracovišť v suburbánním prostoru.

Naproti tomu suburbanizace maloobchodu není v Mnichově tak silná jako v některých i řádově menších městech SRN. Výstavba různých velkonákových předměstských středisek je v Mnichově poměrně skromná, nebo se její důsledky v podmínkách velkoměsta tak silně neprojevují. V menším nebo i středně velkém městě (jako je Regensburg) se totiž vznik výkonného předměstského nákupního střediska projevuje velmi silně snížením funkce historického centra. Nákupní centra vzniklá v Mnichově při olympiádě mají jen lokální význam, a neprojevily se žádné důsledky nebo obtíže pro celek maloobchodní sítě v centrální zóně, i když je olympijský areál dobře dostupný metrem.

Otázkou je, zda a jak se v milionovém městě podstatněji projeví vliv velkých shopping center, která nepochybně postupně vzniknou na mnichovském dálničním okruhu.

V centrální zóně Mnichova zůstávají i vznikají nová pracoviště - jde ale o spíše elitní instituce terciéru a kvarternéru. Velká hromadná pracoviště se přesunují do suburbánní zóny (výzkumné středisko BMW, Siemens, kampus technické university aj.). To má nepochybně kladný vliv na snížení dojížděk za zaměstnáním do centra.

Spontánní rozvoj aktivit, ve spojení s centrální polohou Mnichova v síti osídlení hornobavorské kotliny, povedou nepochybně k dalšímu posilování jeho regionálního významu. Rovněž širší evropské vztahy povedou spíše k posílení Mnichova, výhodného pro svou polohu na dopravní ose Vídeň-Budapešť, blízko výkonné nákladní tepny (kanálu Mohan-Dunaj), os směřujících do východní Evropy.

Ve vztah k Čechám má Mnichov na německém území jistou konkurenci v Norimberku a jiných franckých městech, která jsou dopravně výhodněji položena.

3/3 Suburbanizace v Mnichově a v Praze

Jeden z největších rozdílů mezi mnichovskou a pražskou aglomerací je rozdíl ve stavu a dynamice rozvoje jejich suburbánní zóny. Za podrobnější srovnání a studium by stály charakteristiky jednotlivých suburbánních měst a jiných lokalit v okolí Mnichova, které v poslední době prošly úspěšným vývojem, a porovnat je s analogickými lokalitami v pražské aglomeraci.

Doprava, velikost aglomerace

Z vlivů a souvislostí, jaké měla a má mnichovská příměstská doprava na vývoj mnichovské aglomerace, za zmínku také stojí souvislost celkového charakteru dopravy (její rychlosti a ekonomické výhodnosti) na rozměr aglomerace. Je pravděpodobné, že vlivem individualizace dopravy a vyšší mobility pracovních sil se poměrně brzy zvýší i propojenost pražské aglomerace a zvětší se i vzdálenosti dojížděky, pražská aglomerace se stane 'vyzrálejší' a větší. Opačný účinek může mít relativní zvýšení nákladů na dopravu, zvl. autobusové, při denní dojížděce.

Ve prospěch lokalizace pracovišť v suburbánním prostoru může mluvit snadná možnost parkování u pracovišť mimo jádro pražské aglomerace, i jiné vlivy, jako jsou pravděpodobná opatření, nutná pro zlepšení ovzduší v pražské kotlině.

Bydlení a obce - letiště a Eching

Problematika vztahu bydlišť a pracovišť v Mnichově je možné charakterizovat takto: Město má pozitivní saldo dojížděky prací ve výši 200 tisíc zaměstnanců. Okres Mnichov má pozitivní saldo dojížděky asi 25 tisíc, "severní obce", mezi něž patří Eching, mají pozitivní saldo asi 7 tisíc pracujících. Ještě 1970 bylo saldo dojížděky do Mnichova jen 120 tisíc pracovních příležitostí.

Na severovýchod od Mnichova probíhá výstavba obrovského nového letiště Mnichov II, s mnoha kladnými i negativními důsledky, m.j. na vztah bydlišť a pracovišť.

Letiště poskytne asi 180 tisíc nových pracovních příležitostí v suburbánní zóně. V obcích v okolí budoucího letiště se již projevují důsledky, probíhá např. výstavba kancelářských a skladových budov, zvyšují se ceny pozemků. Neprojevilo se ale dosud zvýšení bytové výstavby. Je zřejmé, že většina zaměstnanců letiště bude chtít bydlet v některé výhodné poloze, nabízí se např. bydlení v suburbánní zóně mezi centrem Mnichova a letištěm. Ta však je málo atraktivní pro bydlení. Pro sociálně slabší vrstvy ale pozemky zde budou drahé a drahé tudíž bude i nájemné.

Jednou z obcí blízkých k letišti je i Eching, již dnes velmi prosperující menší obec. Jak se připravuje na budoucí změny? Jak vůbec dosáhla své prosperity a vysoké úrovně života i životního prostředí?

Eching má sestaven svůj program rozvoje obce (Gemeinde-entwicklungs-programm). V něm má např. takovéto cíle:

- udržet princip "organického růstu" obce, t.zn. přírůstek 2 až 3 procent ročně. To však již dnes znamená odmítat mnoho zájemců o přistěhování a tlak se zvýší s existencí letiště a s ním souvisejícím zdokonalením dopravního systému v okolí,
- plnit svůj sociální program v bydlení, uspokojovat potřeby 'starousedlíků', rodin s mnoha dětmi, sociálně slabých vrstev, cizinců, neúplných rodin s dětmi atp.

Situaci v bydlení považují odborníci v Bavorsku za stav bytové tísňe.

V letech 1955 až 1960 se na území západního Německa stavělo ročně asi 300 tisíc bytů ročně, v r. 1988 již jen 40 tisíc, z toho 7800 v Bavorsku. Západoněmecký svaz nájemníků požadoval roční výstavbu alespoň 100 tisíc bytů ročně.

Suburbánní prostor jako celek však musí i dál čelit nebo absorbovat příliv zájemců o bydlení, který se zvyšuje se vznikajícími novými pracovními příležitostmi v suburbánní zóně. Potřebná jsou tudíž opatření systémová, v rámci celé aglomerace, regionu nebo země.

Koncem 80 mých let ztroskotala sociální výstavba, stát ji v současnosti investičně nepodporuje, nepodporuje již ani bezprofitních organizace jako je "Neue Heimat".

Přechází se na byty do vlastnictví, přičemž domy a jejich skupiny spravuje společná organizace. Převažuje však výstavba rodinných domků, někdy i ve značně velkých skupinách.

Velké operace bytové výstavby organizují podnikatelské společnosti pro výstavbu - mezinárodní soukromá konsorcia, spořitelny - i jednotliví stavebníci, družstev je však mizivě málo.

Společnosti mají malý počáteční kapitál, na který získávají půjčku a nakoupí pozemky. Když nemají rychlý úspěch, dostávají se do obtíží: zadluží se, někdy musejí pronajmout pozemky zpět zemědělcům, aby na nich hospodařili. Výstavba se prodražuje, společnost vyhlásí úpadek a převezme ji banka která poskytla úvěr. Náklady se ale přitom zvýší.

3/4.3 Pozemková problematika

Tlaky na pozemky v jádru města měště způsobují hlavně bohaté podniky, které nemusí brát ohled na cenu. Roli přitom hraje i mezinárodní konkurence - Mnichov se programově chce stát jednou z hlavních evropských metropolí.

K plnění svých programů v bydlení musí obce získávat vlastní pozemky. Současný pozemkový zákon nezajišťuje obcím získávání pozemků, ale nebude v dohledné době změněn. Dobře vedené obce jako Eching, ale i metropole jako je Mnichov získávají (s tichým souhlasem správních orgánů) pozemky poměrně levně na principu 'oboustranných výhod' majitelů nebo kupujících a obce. Další rezervou je využívání nezastavěných pozemků, volba vyšší intenzity využívání pozemků, zástavby úsporné na plochy a inženýrské sítě, zvl. pro sociální výstavbu.

Obec Eching - obec u letiště Mnichov II - poznámky z let 1992-3

Problematiku vztahu bydliště a pracoviště v Mnichově je možné charakterizovat takto: Město má pozitivní saldo dojížděky prací ve výši 200 tisíc zaměstnanců. Okres Mnichov má pozitivní saldo dojížděky asi 25 tisíc, a "severní obce", mezi něž patří Eching, mají pozitivní saldo asi 7 tisíc pracujících. Ještě před asi 20 lety bylo saldo dojížděky do Mnichova jen 120 tisíc pracovních příležitostí (2009 už 200 tisíc!).

Na severovýchod od Mnichova probíhá v r. 2002 výstavba obrovského nového letiště Mnichov II (viz. Obr. 1), s mnoha kladnými i negativními důsledky, m.j. na vztah bydliště a pracoviště. Letiště poskytne asi 180 tisíc nových pracovních příležitostí v suburbánní oblasti. V obcích v okolí budoucího letiště se již projevují důsledky, probíhá např. výstavba kancelářských a skladových budov, zvyšují se ceny pozemků. Neprojevilo se ale dosud zvýšení bytové výstavby. Je zřejmé, že většina zaměstnanců letiště bude chtít bydlet v některé výhodné poloze, nabízí se např. bydlení v suburbánní zóně mezi centrem Mnichova a letištěm. Ta však je a vlivem samotného letiště i bude málo atraktivní pro bydlení. Pro sociálně slabší vrstvy ale pozemky zde budou drahé a drahé tudíž bude i nájemné.

Od malých suburbánních obcí není možné očekávat velký přínos k řešení nedostatku bytů v celé aglomeraci, suburbánní prostor jako celek však musí i dál čelit přílivu zájemců o bydlení, tím spíše, když zde vzniknou nové pracovní příležitosti.

Jednou z obcí blízkých k letišti je Eching, již dnes velmi prosperující menší obec. Jak se připravuje na budoucí změny? Jak vůbec dosáhla své prosperity a vysoké úrovně života i životního prostředí?

Eching má ve svém programu udržet princip "organického růstu" obce, t.zn. přírůstek 2 - 3 procent ročně. To však již dnes znamená odmítnat mnoho zájemců o přistěhování. Při tak mírném růstu nevznikne v obci problém s pracovními příležitostmi, zvl. když další vzniknou na letišti a s ním souvisejícím rozšíření systému sítě příměstské rychlé dopravy.

Obec Eching musí čelit tendenci, při které jsou nové přírůstky stavebních pozemků absorbovány poměrně dobře situovanými imigranty.

Obec má svůj sociální program v bydlení, stará se aby byly uspokojovány také bytové potřeby 'starousedlíků', poskytuje pozemky a pořizuje byty pro rodiny s mnoha dětmi, pro sociálně slabé vrstvy, cizince, neúplné rodiny s dětmi atp.

K plnění svého programu v bydlení musí obec získávat vlastní pozemky. K získávání nových pozemků mají obce několik prostředků, jako

- kontrola trhu pozemků v rámci "starousedlického modelu" (Einheimische Modelle), tj. zlepšování bydlení kmenových obyvatel obce,
- sociální výstavba
- opatřeními u rodin, které nespádají ani do jednoho z předešlých programů.

Trh pozemky

Současný pozemkový zákon považují mnozí za nedokonalý, ale nebude asi v dohlednu měněn. Zákon nezajišťuje obcím získávání pozemků za přijatelné ceny, ani nenutí k využívání rezerv v pozemcích, např. ladem ležících pozemků v prolukách. Ty někdy nejsou zastavovány ze spekulativních důvodů.

A tak obce dobře vedené jako Eching mají možnost (s tichým souhlasem nadřízených správních orgánů) získávat poměrně levné pozemky tak, že majitel musí přenechávat 25 procent plochy svého pozemky obci. K tomu dochází při příležitosti napojení pozemku na vodu, kanalizaci a jiné sítě. Majitel přenechává pozemek obci za nižší cenu (v r. 1991 asi 100 DM za m²).

Další rezervou je intenzita využívání pozemků. Pro sociální výstavbu hledá Eching nové formy zástavby úsporné na plochy, kromě klasických rodinných domků, které jsou převážně prioritou.

Současnou situaci v bydlení považují odborníci v Bavorsku za stav bytové tísně. Ale i v podmínkách této tísně si obce uvědomují, že nelze ustoupit od již dosaženého standardu nových bytů a obytného prostředí. Usilují o zvýšení energetické úspornosti, počítají za vlastnosti dobrého urbanistického řešení taková, která jsou úsporná na sítě, vytvářejí vhodné prostředí pro rodiny a děti, zástavba zůstává nízká, dobře prosluněná a provětraná.

Pro dosažení svých záměrů vypsala Echling architektonickou soutěž na blok o výměře několika hektarů. Zvítězil projekt dánského architekta, a to i pro svou sociologickou koncepci: Výstavba bude probíhat po skupinách několika domů, skupina budoucích obyvatel spolupracuje s pokaždé jiným architektem. Vzhledově se přitom nemá odlišovat sociální výstavba a individuální rodinné domky bohatších stavebníků, ani od bytů pro některé zvláštní skupiny obyvatel, např. pro studenty.

Sociální výstavbu, i když má v poměrně bohaté obci jakou je Echling poměrně malý rozsah, je snahou integrovat do ostatní výstavby, aby nevznikaly sociální problémy.

Pro skupinu obyvatel, která nespadá ani do "domobytého" modelu ani do sociální výstavby, se hledají cesty jak i pro ni zvýšit státní podporu (ta je dosud diferencovaná podle velikosti obce) Obec Echling hledá cestu jak pro ni poskytovat půjčky, které by jim umožnily zařadit se do programu "starousedlíků". Uvažuje o výstavbě bytů do vlastnictví.

V letech 1955 až 1960 se na území západního Německa stavělo ročně asi 300 tisíc bytů ročně, v r. 1988 již jen 40 tisíc, z toho 7800 v Bavorsku. Západoněmecký svaz nájemníků požadoval roční výstavbu alespoň 100 tisíc bytů ročně.



Obr. 1 Letiště Mnichov (Převzato z Wikipedie)

4. SUBURBANIZACE - URBANISTICKÁ - REGIONÁLNÍ PROBLEMATIKA? PRAHY?

Vzhledem k tomu, že území pražské kotliny je poměrně intenzivně využité, jeví se jako rezerva dalšího rozvoje aglomerace

- rozvoj satelitních sídel seskupených kolem jádra aglomerace,
- systematický (promyšlený) rozvoj suburbánního prostoru jako celku.

Satelitní sídla v pražské aglomeraci jsou z velké části nelákavá, ve znečištěném prostředí, nevábná jak pro bydlení, tak pro lokalizaci terciérních pracovišť. Dobrá není ani jejich infrastruktura, dopravní a jiná.

Problém dalšího rozvoje Prahy, vytváření podmínek, za kterých by se Praha stala vyhledávaným cílem investorů a migrujících a zlepšovala se i kvalita života jejího 'starousedlického' obyvatelstva, se tedy nedá redukovat na rozvoj několika satelitů, řešením budou systémová opatření v rozsahu celé aglomerace.

Zdá se, že podrobnější studium případů srovnatelných s Prahou může přinést mnoho poznatků: v případě Mnichova je takovým poznatkem, že nejúčinnější bude asi věnovat se rozvoji suburbánní zóny Prahy, v celé její mnohostranné, komplikované realitě.

Struktura suburbánního prostoru

Jako suburbánní prostor bude označován prostor mezi jádrem města a okolním prostorem, který je již silně ovlivňován samostatnými sousedními městy. Jinak řečeno, prostor vyplňující území aglomerace mezi jejím jádrem a silnými satelity.

Suburbánní prostor je méně intenzivně využíván než území městského jádra, ale podstatně intenzivněji než

okolní 'normální' prostor.

Rozdíly v intenzitě využití území se projevují i ve struktuře suburbánního prostoru, odlišující se od struktury jádra i okolního prostoru:

Jádrové území aglomerace je víceméně beze zbytku urbanizováno a využito pro sídelní funkce. Běžné osídlení v okolí aglomerace má 'zrnitou strukturu' sídelní sítě např. christallerovského typu, protkanou sídelními osami. Suburbánní prostor, daleko více než okolní prostor, je ovlivněn interakcemi s mohutnějšími a více diferencovanými procesy a činnostmi probíhajícími v jádru aglomerace.

Struktuře suburbánního prostoru bude věnována podrobnější pozornost v následujících odstavcích.

Klasická forma rozvoje města byl proces vzniku předměstí, postupná expanse města v prstencích, vymezených hradbami, nebo rozumnou časovou dostupností. Tato předměstí jsou pak s růstem města postupně zapojena do města. Tato prostorová expanse měst zesílila s motorizací společnosti, zároveň se zvyšoval jejich počet obyvatel. Současně jsou ještě zastavovány i velké proluky, které zůstaly v jádrech měst. V těchto prolukách a na bezprostředním okraji města probíhá bytová výstavba často formou gigantických, veřejně prospěšných sociálně podporovaných komplexů "strojí na bydlení". Tato výstavba skončila na západě v sedmdesátých letech.

Tento tradiční vývoj měst se změnil na aglomerační tam, kde vznikly důvody pro rozvoj v širším okolí města: takovými důvody je například silná disperse pracovních příležitostí (v důlních oblastech např. Mostecka, Ostravsko-Karvinska), vytlačování některých činností z jádra města (zdražením pozemků a nájemného, zhoršením životního prostředí), zrychlená a levná doprava i do vzdálenějších sídel apod. K aglomeračnímu vývoji vede i změna životního stylu, snahy vlastnit rodinný dům, bydlet v zeleni, snaha vyhnout se zdravotním důsledkům pobytu v jádrech měst, tedy aspirace vyžadující si poměrně velký prostor.

Vznik aglomerací je doprovázen radikálním zvětšením suburbánního prostoru, suburbánní prostor však existuje i v tradičně se rozvíjejících městských regionech, protože uvedené faktory působí do jisté míry i v nich.

Tato expanse, při poměrně intenzivním využívání suburbánního prostoru, bude označována jako 'suburbanizace'. Mnoho otázek spojených se suburbanizací ještě není zodpovězeno. Chybí k tomu zejména všestranné hlubší rozbor, specifické statistiky o zdrojích, skladbě a motivech migrace aj.

Pro stanovení hranic suburbánní zóny se používají kritéria jako

- počet obyvatel na km²
- směry a intenzita vyjížd'ky za prací.

Hustota osídlení v suburbánním prostoru města však zřejmě závisí na hustotě osídlení v širších okolí města. Podobně i počty pracovních příležitostí závisejí na celkovém podílu ekonomicky aktivních osob v širší populaci, a diskuse se vedou také o nejsprávnější interpretaci údaje o směrech vyjížd'ky za prací. Jako nejsilnější ukazatel se tedy jeví směry dojížděk za prací, spolu s jejich relativní intenzitou (poměrem vyjíždějících z ekonomicky aktivních, podíl vyjíždějících v určitém směru).

Vyjížd'ka za prací, stejně jako jiné důvody procesu suburbanizace je silně ovlivněn časovou dostupností pracovních příležitostí a služeb v jádru z okolí. Celkový čas, který jsou dojíždějící ochotni obětovat na dojížd'ku za prací nebo za službami, je dlouhodobě přibližně konstantní, a vzdálenosti na které se dojíždí jsou tudíž závislé na rychlosti dopravy z bytu na pracoviště nebo do centra služeb. Je zřejmé, že vysoký podíl individuální automobilové dopravy spolu s výkonnou komunikační sítí vedou k podstatnému zvětšení vzdálenosti, na kterou jsou lidé ochotni dojíždět. Je tedy možné konstatovat, že je to systém, výkonnost a ekonomika dopravy, které vedou k prudkému zvýhodnění a k (exponencionálnímu) zvětšení suburbánního prostoru. Doprava je tedy faktorem, který nejvíce ovlivňuje suburbanizaci.

V suburbánním prostoru probíhá diferenciaci, projevující se odlišnou hustotou osídlení a spontánní koncentrací služeb, tedy proces, který v běžném osídlení vedl ke vzniku hierarchické soustavy centrálních míst. Zdá se, že suburbánní prostor může být některými moderními metodami teorie centrálních míst analyzována a popřípadě i ovládána.

Suburbánní prostor má ve srovnání s běžnou sítí osídlení svá specifika: Osídlení je v suburbánním prostoru poměrně husté. Suburbánní prostor má svou vnitřní strukturu, osídlení je koncentrováno do více nebo méně zřetelných sídelních útvarů s diferencovanou funkcí, ostatní sídla jsou poměrně nezřetelně hierarchicky uspořádána.

Některé lokality suburbánního prostoru jsou víceméně souvisle zastavěny.

Jindy se do struktury suburbánního prostoru promítají širší vztahy aglomerace k okolí i vztahy uvnitř aglomerace: vnitřní strukturu suburbánní zóny pak ovlivňují rozvojové osy, které jím 'procházejí'.

Sídla v suburbánním prostoru daleko blíže než by jim odpovídalo v běžné síti osídlení, mají menší obsluhované oblasti než by jim příslušely v okolním řídkším osídlení, jejich školy, zdravotnictví a jiná občanská zařízení s víceméně vázanou docházkou obsluhují jen nejbližší okolí.

Od centrálních míst v běžné síti osídlení se odlišují hlavně tím, že mají (vlivem relativně malých vzdáleností od jádra sídel a vlivem rozvinuté dopravy) velmi silnou dojížd'ku za prací a silný spád (gravitaci) za volitelnou vybaveností do jádra aglomerace.

Podle intenzity vyjížd'ky za prací (hlavně podle podílu vyjíždějících z ekonomicky aktivních) a směru vyjížd'ky (do i z jádra aglomerace) se také většinou rozeznávají jejich sídla v aglomeracích.

Prognóza a program dalšího rozvoje centrálních míst v suburbánním prostoru patří mezi nejobtížnější, ale zároveň nejpodstatnější otázky, které musí regionální plány aglomerací řešit. Nápomocná může být typologie sídel

v rámci aglomerací.

Typy sídel v suburbánním prostoru

Typy sídel se vyvinuly spontánně, pod vlivem složitých prostorových vztahů v aglomeracích. V německé Akademii prostorového plánování (ARL) byla v aglomeracích jako je Hamburg nebo Norimberk odpozorována následující typologie:

Samostatná sousední města jsou ve svém městském charakteru silně vyvinuta, obsluhují své okolí v sídelní síti, jsou součástí běžné sídelní sítě.

Satelitní města jsou zpravidla samostatné obce, hospodářsky značně samostatné, mají terciérní funkci na vyšší než základní úrovni, existuje do nich spád za prací, někdy i protisměrná dojíždka za prací z jádrového města. Mají svou spádovou oblast tvořenou sídly, z nichž do satelitních měst vyjíždí víc než polovina všech vyjíždějících. Satelitní města jsou citelně vzdálená od jádrového města, např. 20-40 km, 30-45 minut jízdy. Mají obvykle 10 - 20 tisíc obyvatel. Mají dobré spojení na jádro, ale mají i svůj vlastní dopravní uzel. Satelitní města a jejich okolí nelze považovat za součást suburbánního prostoru, jsou spíše vedlejším jádrem, mají často obdobné výhody a nevýhody jako jádrové město. Satelitní města mají poměrně mnoho pracovních příležitostí a vyjíždka z nich je poměrně nízká. Vyjíždka z podstatné části (více než 50%) směřuje do jádra aglomerace. Další charakteristikou satelitního města je, že do něj existuje i poměrně silná dojíždka z okolí i z jádra aglomerace.

Při silném rozvoji satelitního města tak může vzniknout další jádro aglomerace. Typickým satelitním městem (vedlejším jádrem aglomerace?) Prahy je Kladno.

Satelity jsou méně samostatné a ve svých městských funkcích méně rozvinuté než satelitní města, mají menší počet obyvatel. Mají poměrně velký počet pracovních příležitostí v poměru k počtu obyvatel, ale nemají vlastní pracovištní oblast. Z ekonomicky aktivních 20 až 30% vyjíždí za prací, z nich přes 50% směřuje do většího sídla v aglomeraci.

Některé ze satelitů mají i významnější dojíždku z jádrového města, zvl. v případech kdy nabídka pracovních příležitostí v satelitu je specifická (náročná na kvalifikaci, nebo sem byla nedávno přemístěno velké pracoviště z jádrového města apod.).

Vyznačují se tedy poměrně velkou intenzitou vazeb k okolí a mají tendenci změnit se případně na satelitní město. Mezi takové patří v pražské aglomeraci např. Úvaly a Říčany.

Jestliže má sídlo sice charakteristiky satelitu, t.zun. že má poměrně velký počet obyvatel, ale má jen málo pracovních příležitostí v poměru k bydlícím, jde o 'obytný satelit'. To již samozřejmě nevytváří vlastní oblast dojíždky za prací, vyjíždí z něj velká většina ekonomicky aktivních, zpravidla do jádra aglomerace. Vznikla většinou tak, že se růstem jádrového města dostala do jeho silného vlivu. Některá z nich v minulosti vrostla do jádrového města a z větších z nich vznikly zárodky nových čtvrtí nebo subcentra.

Jako izolovaná velká pracoviště budou označovány lokality, v nichž je počet pracovních příležitostí podstatně vyšší než počet obyvatel. V těchto případech nejde o satelity ale o 'pracovištní lokality', jde ale o výraznou a zřejmě velmi funkční strukturální složku každé aglomerace. Při úvahách o dalším rozvoji suburbánního prostoru musí být brány v úvahu: ty z nich, jejichž počet obyvatel může podstatně vzrůst, jsou to potenciální rozvojové póly.

Analogicky by mohly být definovány i 'lokality služeb', s podstatně vyšším podílem služeb a občanského vybavení než odpovídá jejich počtu obyvatel a dělbě v obsluze okolí s okolními sídly. Z takových obslužných lokalit se mohou stát i obslužné satelity, například z tradičních, dobře vybavených měst ve velkých aglomeracích (např. Teplice v mostecké aglomeraci).

Vztahy velkých sousedních sídel a aglomerací, popř. ještě vzdálenější vztahy v síti osídlení, se projevují vznikem rozvojových os (pásů). Osy rozvoje se vyvinuly historicky. Jako výrazný prvek osídlení jsou dnes již podrobně studovány a jejich koncepce a uspořádání jsou zahrnovány do rozvojových programů a regionálních plánů. Cílem je pak například do rozvojových pásů umisťovat liniové prvky infrastruktury i některé obchody a služby a popř. bydlení, pokud vyhovuje jejich prostředí.

Pokud rozvojové osy procházejí běžným osídlením, je jejich vnitřní struktura "zrnitá", je na nich možné identifikovat určitou hierarchickou strukturu, obdobnou síti centrálních míst. Rozvojové osy v silně urbanizovaném území mohou mít podobu jakýchsi 'lineárních měst'. Rozvojové osy se dále zvýrazní, jestliže politika koncentrovat do nich všechnu lineární infrastrukturu a popř. bydlení bude skutečně důsledná.

Identifikace a způsob regulace vývoje rozvojových os patří v německých rozvojových programech mezi důležité závazné prvky. V naší literatuře je poměrně málo prací o rozvojových osách, z německé literatury je závažná např. práce W. Istela.

4/2 Struktura suburbánního prostoru pražské aglomerace

Pokusme se charakterizovat suburbánní oblast Prahy tím, že budeme analyzovat strukturu v kategoriích které vymezil Bousted (lit.). Bude tedy třeba identifikovat a vymezit plošné jádro (resp. jádra) pražské aglomerace a oblast které již spadá do vlivu samostatných okolních měst.

V pražské aglomeraci je možné poměrně snadno (i intuitivně) identifikovat jednotlivé strukturální prvky, jejichž typy byly uvedeny:

- okolními samostatnými městy nepochybně jsou Mělník, Benešov a další
- satelitní město Prahy je Kladno (má vlastní pracovištní spádovou oblast)
- satelity (s protisměrnou dojíždkou) jsou Neratovice, Čelákovice, Říčany,

- pracovištními satelity jsou Řež, Odolena Voda,
- suburbánní sídla (noclehárny) s velkým přebytkem ekonomicky aktivních nad pracovními příležitostmi)

Rozvojové osy v pražské aglomeraci jsou

- Úvaly - Č.Brod - (Kolín),
- Beroun - Zdice
- Poděbrady - Lysá n.L - Brandejs - (Neratovice)

* * *

Pokusme se vymezit strukturu pražské aglomerace a suburbánní zónu podle podrobnějších kritérií. V souladu s výše již uvedenou tezí bude pro vymezení pražské suburbánní zóny nejvýznamnější kritérium vyjížd'ky za prací. (Další skupinou kritérií jsou obslužné funkce sídel, a vyjížd'ka za službami jako jejich projev, k těm však autor nenašel tak přesvědčivé a podrobné údaje jako k vyjížd'ce za prací).

První skupina kritérií použitelných pro rozlišení typů sídel se týká sídla jako pracoviště. Jsou to:

- poměr počtu pracovišť k počtu obyvatel
- skutečnost, zda sídlo vytváří svou vlastní oblast dojížd'ky za prací.

Jestliže je počet pracovních příležitostí v určitém sídle vysoký a kolem sídla je jeho vlastní oblast dojížd'ky, je počet vyjíždějících za prací z tohoto sídla velmi nízký a jen velmi malý podíl vyjíždí do některého ještě většího pracovištního centra, ale i z města stejného nebo vyššího řádu do něj dojíždí jen mizivý počet ekonomicky Aktivních. V takovém případě jde buďto o jádrové město aglomerace (regionu) nebo o samostatné okolní město, nepatřící do aglomerace.

Jádrovým městem pražské aglomerace je jen Praha, z měst v okolí Prahy nepatří do pražské aglomerace : Beroun, Mělník, Kolín, Benešov, Příbram, Louny atd.

Mezi satelity, které jsou poměrně silně propojeny s Prahou, patří Kralupy (které ale jsou vůči jádru poměrně malé, stejně jako Č.Brod) a nesplňují tak kritérium, které pro "trabanty" Bousted rovněž používá.

Vyhraněnými satelity Prahy jsou Neratovice a Čelákovice. K nim mají blízko Brandejs a St. Boleslav, jejichž propojení s Prahou se rovněž nedávno zlepšilo.

Zvláštní je postavení Slaného, který je vlastně jakýmsi 'satelitem' - Kladna.

Některá sídla jsou pochopitelně na rozhraní mezi uvedenými typy. Tak např. Beroun má řadu charakteristik, podle nichž by mohl být považován za samostatné město mimo pražskou aglomeraci (má výraznou oblast dojížd'ky za prací, atd.), ale vyjížd'ka z Berouna do Prahy, stejně jako protisměrná dojížd'ka z Prahy, byly malé. To se ale s rozvojem dopravy může změnit - Beroun je dnes z Prahy dobře dostupný dálnicí, a tak teprve budoucí rozbor vyjížd'ky ukáží, zda se již Beroun nestal součástí pražské aglomerace. V podobné situaci je i Český Brod. Obě města leží na výkonné železnici - potenciální rychlodráze ještě zvyšující integrační síly.

* * *

Hranice oblastí dojížd'ky do samostatných okolních měst zároveň vymezuje hranice aglomerace, a tedy i vnější hranici suburbánní zóny Prahy. Vnitřní hranice suburbánní zóny je vymezena hranicemi silně urbanizovaného prostoru jádra aglomerace, měst v aglomeraci a satelitů.

V pražské suburbánní zóně se vyskytuje kromě mnoha malých sídel i řada izolovaných velkých pracovišť. Počet obyvatel je v nich nízký jen dočasně, než dojde k růstu obce migrací za zaměstnáním, nebo zůstává nízký záměrně, jako v případě jaderného výzkumného pracoviště (Řež). Řada takových lokalit je roztroušena v kladenském uhelném revíru, vyskytují se i severně od Prahy (Odolena Voda aj.). Jde o výraznou strukturální složku pražské aglomerace a při úvahách o dalším rozvoji suburbánního prostoru musí být brány v úvahu: ty z nich, jejichž počet obyvatel může podstatně vzrůst, jsou potenciální rozvojové póly.

4/3 Otázky budoucího vývoje pražské aglomerace

Možnost ovlivnit budoucí vývoj pražské aglomerace bude záviset na naší schopnosti provést předvídatelná opatření, která budou ve shodě s hybnými silami společenského a hospodářského života, a na dobře zvoleném směru vývoje. Ve smyslu analýz podobnosti Prahy a Mnichova bude mezi hlavní prostředky patřit rozvoj suburbanizace, takový, aby se tento prostor nestal novou velkou chaotickou periferií ale naopak absorbovala nutný příští rozvoj. Vzniká přitom celá řada otázek:

Jaké jsou možné alternativy v proporcích mezi rekonstrukcí a dostavbou jádrového města a suburbanizací? jaká je tato proporce v bydlení? ve službách? ve výrobě?

Jakou podobu a šanci by mohly mít výstavba na dosud extensivně využitých plochách intravilánu? Omezí tlak na suburbanizaci? Nebo by tomu mělo být v podmínkách liberálního hospodářského systému naopak a dobře ovládaná suburbanizace by uvolnila lepší využívání jádra města?

Mezi naše volby patří asi například:

- lokalizace administrativy a přechodného ubytování do koncentrovaných operací na Pankráci, v Karlíně, v Holešovicích. nebo naopak jejich suburbanizace,
- změnit režim pražských výrobních zón, tak aby byly vhodné i pro parcelaci mezi menší a různorodé podniky
- založit nové výrobní zóny v návaznosti na existující nebo na nových dopravně výhodných lokalitách v suburbánní zóně, jako byla mnichovská severní tangenta,
- založit nové diferencované pracovištní zóny v jádrech nebo v suburbánním prostoru? Budou dostupné a jakou osobní

dopravou?

- nechat proběhnout nebo naopak zachytit a regulovat velmi pravděpodobný nástup velkých obchodních nákupních středisek? Lokalizovat je na linkách metra?
- vzniknou v suburbánní zóně Prahy nové impulsy, např. bude využita železniční síť pro vznik příměstské dopravy? vznikne v rozvojových osách?
- jaký bude vývoj v mezilehlých sektorech mezi rozvojovými osami? doprava autobusy? individuální doprava?
- budou suburbánní místa růst spontánně a improvizovaně jako obce v běžné síti osídlení? nebo by měl být koordinovaný, právě z důvodu úzkých vztahů v aglomeracích?
- vzniknou ve velké aglomeraci podmínky (legislativní, hospodářské) pro dosažení určité koncentrace a velikosti investic - urbanistických operací (koordinovanou výstavbu bytů, výrobních zón)?
- kam by směřoval spontánně proces suburbanizace bydlení? do kterých prvků aglomerace? na jih - jihovýchod? kam by měl být orientován? do kterých útvaru - pásů, satelitů?
- jaký by byl veřejný zájem v dopravě, v dopravní obsluze suburbánního bydlení? automobil nebo hromadná doprava?
- dosáhne se u nás legalizace rozvojových pásů a přednostních liniových investic do nich? i bydlení?
- kam bude směřovat spontánní tlak velkých terciérních investorů - na plochy v okolí linek metra (Radlická, Budějovická)? jinač? do JV a V periferie Prahy?
- kam by lokalizoval investor dnes nové velké nákupní středisko (shopping centrum)? na metru? na vstupech do města? na rozvojových pásech? na rezervách pro vybavení pražských nových měst?

* * *

4/4 Rozvojová politika pražské suburbánní oblasti.

Jestliže se neuskuteční příprava suburbanizace, proběhne spontánně, ale v jiných formách. Některé z nežádoucích se dají předvídat podle Mnichova. Ve skutečnosti je ale Mnichov spíš příklad pro koordinovaný postup, v podmínkách a při využití prostředků, jaké poskytuje liberální politický a hospodářský systém. Upozorňuje na to, že pro celkové systémové zvládnutí suburbánního prostoru je rozhodující koncepce a realizace systému příměstské dopravy, její dělba výkonů mezi individuální a hromadnou - autobus, příměstské železnice, rychlodráhy. Další neopominutelné faktory jsou : pozemková politika aj.

V Praze je (byla) taková koordinace ztížena tím, že hlavní část suburbánní zóny Prahy leží na území okresů Praha-Východ a Praha-Západ, které patřily ale pod správu jiného kraje. Tím vznikala i v prostředí minulého administrativně direktivního systému řízení celá řada zábran a lokálně podmíněných tendencí, které zamlžovaly skutečné potřeby vytvářet vhodné podmínky, v jejichž rámci by proběhly procesy žádoucí pro suburbánní prostor Prahy.

O makroekonomických vlivech na suburbanizaci již byla zmínka (subvencovaná hromadná doprava, zvl. autobusy, relativní nákladnost individuální dopravy).

Některá z opatření obsažených v mnichovském regionálním plánu míří k záměrnému strukturování suburbánního prostoru:

kromě opatření týkajících se hlavních prvků aglomerace - jejího jádra, hlavních satelitů atp., jsou to opatření směřující k vytvoření rozvojových pólů. Cílem je prosadit centralizaci nebo decentralizaci některých zařízení v aglomeraci a tím přispět ke změnám v hierarchické posici sídel (v programu jsou identifikována 'možná' centrální místa a soubory souvisejících opatření).

V posledních desetiletích totalitního režimu neproběhla ani suburbanizace v bydlení, která by odlehčila Praze a snížila nebo zkrátila dojížděkové vzdálenosti.

(Poznámka r, 2000 k některým tendencím minulých dvou desetiletí: Úroveň státní správy na úvodní bývalých krajů byla nejprve zrušena a došlo tak k ještě větší decentralizaci rozhodování do okresů. To způsobilo, že v takových územních aspektech, jako je souvislost mezi bydlením a dojížděkami se změnila na víceméně volnou hru sil. Praktické důsledky to v období 1990-2000 nemělo (ani pozitivní ani negativní), protože ve výrobě proběhl útlum a snižování počtu pracovních příležitostí, bytová výstavba prakticky ustala, takže ani jeden z obou hlavních suburbánních procesů neprobíhá. To vytváří možnost se připravit na budoucí trendy a konjunkturu tím, že by se vytvořily vhodné podmínky pro suburbanizaci.)

K vytváření vhodných podmínek pro suburbanizaci jsou potřebné velmi nákladné investice do dopravní i jiné infrastruktury, tedy veřejné investice, dosud v nedohlednu. Půjde o dlouhodobý proces, který spontánně může probíhat jak směrem koncentrace pracovišť do jádra Prahy (v případě terciéru) a na tradiční lokality (při modernizaci průmyslu).

Analyzovat podrobněji funkci a prognózu jednotlivých strukturálních prvků v jejich konkrétní poloze a funkci v aglomeraci zde není možné, bude zmínka jen o některých jejich zvláštnostech ve srovnání s mnichovskou aglomerací a jejím rozvojovým programem:

Každý z typů sídel bude třeba rozvíjet s ohledem na jeho dosavadní postavení v aglomeraci a na využití možností, které by jeho vyšší propojení (nebo naopak větší izolovanost) přinesly.

Rozvoj příměstských rychlodrah by mohl přinést, bude-li doprovázen i zlepšením dalších prvků infrastruktury v nově napojených sídlech i kvalita prostředí a občanského vybavení. To může přinést imigrační tlak, taková místa se stanou žádoucími bydlišti, s převahou dojížděky do pracovištních jader aglomerace. Opačně budou působit 'isolující' opatření nebo změny (relativní zdražení dopravy, zlepšení nabídky pracovních příležitostí v místě apod. Prudkým zvýšením cen dopravy se mohou toky dojížděky obrátit k nejbližším cílům, namísto neefektivnějších.

Vliv na velikost a charakter suburbánní zóny Prahy bude mít i umístování nových pracovišť. Z některých směrů je dojíždka do Prahy i z poměrně vzdálených míst - např. z dolní části Berounky, z oblasti Mníšku nebo Posázaví, i z Českého Brodu. Pokud by se investoři chovali podobně jako v minulých desetiletích v Mnichově, umísťovali by své nové podniky někam do prostoru Radotína,

Řičan, Úval. Naopak podnikatelé v bydlení by se v případě běžné výstavby soustředili na pás průmyslových sídel podél Labe nebo na okolí izolovaných pracovišť (Vodochody aj.). Pro výstavbu prestižnějšího bydlení je možné očekávat i další tlak na jižní hodnotné polohy.

Předměstský prstenec kolem jádra Prahy (Severní, Jižní a Jihozápadní Města, a hlavně prostory mezi nimi) má v mnoha směrech charakteristiky jako suburbánní prostor. Doprava z této mezilehlé 'periferie' do Prahy je zde stejně jako z většiny suburbánních prostor dnes závislá hlavně na autobusech. Hromadné používání osobních aut obyvateli suburbánní zóny i periferie pro cesty do Prahy je stále méně schůdné, protože v místě vyjíždky i v cíli dojíždky chybí parkoviště. Vyloučené není, že efektivní zůstane používání osobních aut v opačných směrech vyjíždky - investoři do bydlení by mohli situovat své aktivity do klínů mezi pražská sídliště a do suburbánních prostor, pokud nabídnou lukrativní zaměstnání, za nimiž by se vyplatilo jezdit vlastními auty nebo do nich zaměstnance svázat.

Existují v pražské suburbánní zóně takové 'koridory' jako v Mnichově, na nichž obyvatelé dojíždějící za prací nemají jinou volbu než dojet až do jádra? Určitě existují ve vztahu mezi velkými předměstskými sídlišti a centrem Prahy: Na Jižním ani Severním Městě je jen málo pracovních příležitostí, a není jich mnoho ani po cestě z těchto sídlišť do centra. Mezi Jihozápadním městem a centrem je to Smíchov, mezi Severním Městem to je Libeň, pro obyvatele Jižního města teprve vznikají pracovní příležitosti v terciéru na Pankráci.

Pražská suburbánní zóna je tedy značně diferencovaná a pro její další rozvoj budou potřebná diferencovaná opatření. V tomto článku jsou uvedena jen některá z nich, která se nabízela při srovnání Prahy a Mnichova. Ve větší podrobnosti by je měli studovat investoři, správy obcí v suburbánní zóně, které chtějí zvýšit svoji atraktivitu. Obce potřebují zvolit, jakého druhu a jak velké by asi měly být jejich průmyslové zóny, investoři pak, podle jakých kritérií by měli ty které z nabízených lokalit vybrat.

A pochopitelně by diferencovaná opatření byla potřebná pro další rozvoj Prahy - měly je studovat útvary pražského magistrátu, které za rozvoj Prahy mají odpovědnost.

Přidržíme-li se mnichovských analogií, odpovědnost za rozvoj celé pražské aglomerace by měl mít regionální plánovací svaz, veřejnoprávní instituce složená z představitelů všech obcí, státu i souvisejících dalších hospodářských, odborných a kulturních institucí. Členům takových regionálních plánovacích svazů jsou vlastně předešlé odstavce hlavně určeny.

* * *

Německá terminologie

zemský rozvojový program (LEP)

rozvojový program obce (GEP)

regionální plán

plánovací region

závazné zastavovací plány (Bebauungsplan)

urbanizovaný prostor (= území aglomerace) (Verdichtungsraum)

nerozvinutý prostor (schwach strukturierte Gebiete)

velké centrum - OZ Oberzentrum

střední centrum -MZ Mittelzentrum

aglomerace, městský region

Samostatná sousední města

Satelitní sídla, obytný satelit, satelit obslužný,

rozvojové póly a urbanizované sídelní osy

pracovištní centrum, pracovištní satelit

oblast dojíždky za prací (pracovištní oblast), za službami (obslužná oblast), za rekreací

spádová oblast služeb,

terciér, občanské vybavení.

Použité zdroje:

Meinestadt.de - Das Portal für alle Städte Deutschlands [online]. c1999-2010 [cit. 2010-09-27]. Dostupný na WWW: <http://www.meinestadt.de/>.

Stadt Freising. *Stadt Freising* [online]. Freising : Stadt Freising, c2009 [cit. 2010-09-27]. Dostupný na WWW: <http://www.freising.de/>.

Wikipedia : the free encyclopedia [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2010-09-27]. Freising. Anglická verze. Dostupná z WWW: < <http://en.wikipedia.org/wiki/Freising>>.