

Inspirace pro Prahu? Dostupné bydlení hledejte v Hamburku, kvalitní infrastrukturu v Londýně, říkají špičkoví architekti

Martina Marečková

Několika předním architektům působícím v Česku jsme položili otázku: V čem by se mohla Praha poučit ze zahraničí, když jde o rozvoj města, jeho plánování a strategie? Co se jinde osvědčilo?

Ondřej Chybík, Chybik+Kristof Associated Architects



Praha by měla více růst dovnitř. V širším centru města je stále řada brownfieldů a nevyužitých ploch, které je třeba regenerovat. Neustálé rozšiřování půdorysné stopy města znamená obrovské náklady na budování nové infrastruktury a zároveň oslabuje vnitřní město jako takové. Zároveň je nezbytné myslet nejen na samotnou architekturu, ale také na tvorbu kvalitních veřejných prostor. Obrovským tématem, které je aktuální v rámci celé Evropy, je dostupné městské bydlení. Je přinejmenším zvláštní, že se v našich městech s Prahou na špici začínáme zabývat otázkou bytového fondu až nyní, před komunálními volbami. Existují výjimky, které jsou spíše iniciativou jednotlivých komunálních politiků než systémovým řešením. A to, že jedna nebo druhá strana zakřičí do mediálního prostoru fráze o ambici stavět tisíce bytů každý rok, beru jako absurdní populismus. Výborným příkladem je Vídeň, kde se pro výstavbu obecních bytů osvědčil systém spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Zjednodušeně se dá říci, že každý dělá to, co umí nejlépe. Město vlastní pozemek, developer rychle a efektivně za pomoci architektů projektuje a staví, město na konci celého procesu funguje jako největší realitka se seznamem čekatelů na obecní bydlení. Modelů vyrovnání mezi developerem a městem je celá řada.

Viktorie Součková, Bogle Architects



Ze zahraničí známe Londýn, kde je půlka naší kanceláře. Tam za posledních minimálně deset let opravdu hodně zapracovali na infrastruktuře. Příkladem je [Crossrail](#) – železniční spojení mezi východem a západem Londýna a největší infrastrukturní projekt v Evropě. Dále Elizabeth Line – nová linka metra. Město dále zavedlo poplatky za vjezd do centra a hodně lidí přestalo jezdit do města autem. Necháávají vozy na okrajových parkovištích a pohybují se po Londýně městskou dopravou. V centru metropole jsou také zakázána dieslová auta. Existuje několik firem, které půjčují kola skoro na každém rohu. Jízda na kole se, myslím, v Praze také za posledních pár let zpopularizovala, což je dobře. Kola ve městě velmi podporuji, sama jezdím do práce na kole. Praha by měla dál pokračovat v jízdnicích pružích pro cyklisty – úžasná je například Náplavka spojující Staré Město s Podolím podél řeky. V Londýně se též zintenzivnila říční doprava, která by fungovala skvěle i v Praze. Já sama využívám spoje

Výtoň – Císařská louka a Podolí–Smíchov a mrzí mě, že přes zimu nefungují, i když je řeka normálně průjezdná. V Londýně se klade velký důraz na landscaping a veřejné prostory v soukromých developmentech, město to vyžaduje. I developpeři si uvědomili, že to je dobrá investice, která zvýší hodnotu jejich developmentu a zároveň pomáhá spoluvytvářet kvalitní město. Praha má stále co dohánět ohledně zeleně. V Londýně pokrývají kořeny stromů gumovými koberci, aby je zachovali a udrželi chodníky bezpečné. Každá pražská ulice by měla mít alej stromů.

Ian Bryan, Ian Bryan Architects



Můžeme si vzít příklad z podobně koncipovaných evropských metropolí, například HafenCity v Hamburku, kde se do územního plánu promítají definující fyzické charakteristiky důležitých rozvojových zón. Pro zakomponování těchto charakteristik je potřeba využít osvědčené principy městského plánování a vytvořit koncept, který budou všechny zúčastněné strany podporovat a který pak mohou developpeři a ostatní veřejné instituce implementovat. Nedávná historie i stávající stav pražského městského plánování bohužel ukazují, že tento trvalý chaotický vývoj nezřídka vede k předhánění se v tom, čím stavba bude ikoničtější, a výsledkem je pak nesourodé a nekvalitní městské prostředí. Z našeho pohledu postrádá stavební rozvoj Prahy jasné řízení ze strany vedení města, což je jeden z jeho největších nedostatků. Městské plánování je z principu dlouhodobý proces, který přesahuje několik volebních období, a pro dosažení úspěchu je tedy nezbytně nutné povznést se nad lokální politické boje a krátkodobé cíle. Chybí zde jasný, pevný rámec a pravidla, která by platila pro všechny stejně, aby měli developpeři i úřady jistotu v rozhodování. Stávající snaha Institutu plánování a rozvoje žalostný stav napravit je jistě záslužná, ale koncept stále postrádá jakoukoli koordinaci mezi úřady a dalšími zainteresovanými subjekty, které často jednají zcela samostatně a vydávají vzájemně si protirečící stanoviska. Praha potřebuje jeden zastřešující úřad, který bude ostatní koordinovat a usměrňovat tak, aby se město hladce propracovalo k naplnění dlouhodobé vize.

Vincent Marani, Marani Architects



Rozvoj města jde ruku v ruce s prodejem státem vlastněných pozemků. V posledních 12 letech státem ovládané společnosti přikleply velké parcely developerům, kteří nabídli nejvyšší cenu. Ať už jsou to Bubny, okolí smíchovského nádraží nebo bývalé nákladové nádraží na Žižkově. Problém s těmito tendry je v tom, že neobsahovaly požadavky na to, co mají developpeři v území postavit. I to je důsledkem dnešního nedostatku bytů v Praze a skokového růstu jejich cen. Tyto pozemky mohly být použity k navýšení pražského bytového fondu. Všechna evropská města se totiž rozrůstají a Praha není výjimkou. Většina velkých i menších evropských měst má strategii, jak zvýšit podíl dostupného bydlení, ať už jsou to Helsinky nebo Lyon. Skvělým příkladem toho, jak kontrolovat development, je Hamburk. Město potřebovalo růst, a proto se zaměřilo na čtvrť Hafen – bývalé doky mezi centrem města a řekou. Město založilo společnost HafenCity Development, která zpracovala pro lokalitu územní plán tak, aby byl atraktivní pro investory a zároveň vyřešil potřebu města se rozrůstat. Tato firma v území zbudovala silnice a infrastrukturu v co nejlepším zájmu města. Jednotlivé parcely byly pak vytendrovány soukromým developerům. Součástí tendru byl byznysplán, architektonická koncepce a sociální plán. V tendru nevytížila nejvyšší cena za pozemek, ale hodnotilo se, co projekt přinese komunitě. Dnes sklízí HafenCity obrovský úspěch. Je příkladem toho, jak město může získat to nejlepší pro své obyvatele a mít finančně

realizovatelný development.

Josef Pleskot, AP Atelier



Myslím, že spousta mých kolegů v Institutu plánování a rozvoje Prahy se inspirovala v zahraničí, hledali odpovědi, podněty a jistě se poučili. Ale jestli se to promítlo do Metropolitního plánu v té kvalitě, jakou mají třeba právě v zahraničí, to úplně nevím. Nejsem o tom přesvědčen. Já mám tendenci spíš se dívat do vlastních řad, historie, do své minulosti a učit se tam, protože my jsme vždycky byli poučená společnost. My jsme byli součástí rakousko-uherského vývoje a nebylo to špatné. Pár desetiletí jsme byli součástí evropského, až dokonce globálního vývoje a nebylo to špatné. Myslím, že v době socialismu jsme sice kulhali, ale architekti nebyli nevzdělanci, nebyli to jenom "aparátčící", prostě se poučovali v zahraničí a byli také součástí toho vývoje. Máme tendenci vše revidovat, neustále přetrhávat vazby, porušovat kontinuitu vývoje a to si myslím, že nám nejvíc škodí. Kdybychom šli v linii tak, jak jsem ji teď jmenoval, a uznali kvality práce našich předchůdců, možná bychom mohli být dál, než jsme teď. Vypadáme jako vyhození z kočárku, pořád čím dál víc nedospěle. Ptáme se různých kolegů v zahraničí, jak to dělají oni, ti nám to různě interpretují. Možná že ani sami nemají dobře definované, jakým mechanismem a prostředky docílili kvality, kterou ve svých městech a zemích mají. Dokud se nedokážeme zorientovat ve vlastním rybníce, budeme pořád tak trošku za cvoky.

Jakub Cigler, Jakub Cigler Architekti



Paní primátorka zorganizovala řadu skvělých konferencí, kde se odborníci na územní plánování a rozvoj měst měli možnost seznámit s praktickými zkušenostmi svých kolegů z evropských zemí, od nichž opravdu je co se učit. Problém je ale opět stejný a tkví v systému! Je třeba změnit stavební zákon a vyhlášky ministerstva pro místní rozvoj. Dokud bude územní plán závazný, a ne pouze doporučující, a bude tak předefinovaný, jak je tomu teď (a bude i v případě Metropolitního plánu), tak nemá smysl inspirovat se v zahraničí.

Peníze podle Leoše Rouska

Máte zájem o informace z ekonomiky v širších souvislostech?

Zadejte svou e-mailovou adresu a každý pátek dopoledne od nás dostanete výběr informací, které se během týdne objevily v médiích. Těšit se můžete na komentář událostí od Leoše Rouska, hlavního analytika Hospodářských novin.

Přihlášením se k odběru newsletteru souhlasíte se zpracováním osobních údajů a zasíláním obchodních sdělení, více informací [ZDE](#). Z odběru se můžete kdykoli odhlásit.

[Přihlásit se k odběru](#)