

HafenCity jako inspirace pro Prahu

Praha, 14. 11. 2018 – V Hamburku dokázali během pár let přeměnit nefunkční přístav v novou čtvrť 21. století. Po dvacetiletém úsilí jsou dvě třetiny revitalizace obřího území vedle centra města hotové a v novém HafenCity bydlí a pracují desítky tisíc lidí. Mezitím v Praze vážne po dvaceti letech diskusí na největších brownfieldech stále stavební uzávěra.

Ještě před dvaceti lety tvořily velkou část dnešní obytné čtvrti HafenCity v blízkosti centra Hamburku doky, které postupem času ztrácely význam a funkčnost. Město potřebovalo pro svůj růst nové pozemky, nechtělo se přitom rozšiřovat mimo své hranice. Situace v leččems podobná dnešní Praze. Jen místo přístavu má česká metropole v širším centru stovky nevyužívaných hektarů po bývalých nádražích a průmyslových podnicích, přitom ale v posledních dvou dekadách vykazuje nejrychlejší růst suburbanizace v Evropě. A na brownfieldech uvnitř města vážne už dvacet let stavební uzávěra. Hamburk se svým přístupem k revitalizaci zanedbaných území by proto mohl být pro naše hlavní město inspirací.

„Hamburk bojuje proti tomu, aby se lidé stěhovali do zón mimo město. Zároveň má pevně dané hranice jako spolková republika. Proto je tu velký tlak na účelné využití brownfieldů. Jsou v centrálních polohách a jsou na poměrně velkých plochách. Takže si myslím, že jiné cesty není. A kdo tento rozvoj zdržuje, tak skoro páchá zločin na městě,” řekl Peter Gero, původem slovenský urbanista, který stál u zrodu nové hamburské čtvrti a 12 let její rozvoj řídil jako ředitel plánování a výstavby centrálních čtvrtí na hamburském magistrátu.



Přístavní čtvrť včera, dnes a zítra

HafenCity je dnes živoucí příjemnou částí města s promenádami u vody, která zvětšila centrum města o 40 procent. Na 127 hektarech už vyrostlo nebo je v plánu 7500 bytů pro 15 tisíc obyvatel, práci tu našlo nebo najde 45 tisíc lidí. Funguje tu universita, školy, školky a kulturní instituce jako muzea nebo Elbphilharmonie, která se stala dominantou nové čtvrti a magnetem nejen pro místní. Do HafenCity byla prodloužena linka metra. Zhruba dvě třetiny nové čtvrti už stojí, zbývající prostory by měly být dokončeny do roku 2030 a to včetně nové 220 metrů vysoké dominanty, která čtvrť uzavře na opačném konci revitalizovaného přístavu a stane se nejvyšší stavbou města. Elbtower navrhl známý architekt David Chipperfield a stavět by se měla začít už za dva roky. Mimochodem svůj otisk zanechala v HafenCity řada světových architektů včetně Richarda Meiera nebo slavného ateliéru Herzog & de Meuron.

Pozoruhodná je rychlost, s jakou Hamburk dokázal novou část města vybudovat. Ta je v kontextu Prahy, kde se ani na jednom z největších brownfieldů po dvaceti letech zatím nepostavila jediná budova, skoro neuvěřitelná. První koncepty na výstavbu přístavní čtvrti HafenCity se začaly rodit koncem 80. let. Město vědělo, že má problém s přístavem, který je hned v sousedství centra a postupně přestává technologicky stačit. Samotný projekt HafenCity byl odsouhlasen v roce 1997, soutěž na masterplán nové čtvrti vyhrál Kees Christiaanse v roce 1999 a o rok později už byl odsouhlasen senátem Hamburku. O další rok později se začala stavět infrastruktura, v roce 2003 proběhly soutěže na první budovy a v roce 2005 se již stěhovali první obyvatelé.

V roce 2010 prošel pak masterplán výstavby revizí, aby se přizpůsobil novým poznatkům a potřebám. „*Je to dlouhá doba, mění se ekonomická situace nebo názory na urbanismus. Musíme zůstat ve flexibilním módu. Aby vznikala živá čtvrť a nikoliv skanzen,*“ vysvětlil Peter Gero. Projekty se v Hamburku podle něho schvalují během dvou let, když jsou v souladu s územním plánem. Pokud je nutná změna územního plánu, pak většinou do tří let. To je opět v kontrastu s Prahou, kde trvá povolit obyčejný bytový dům už deset let a změny územního plánu se v posledních čtyřech letech téměř zastavily.

Jak na to?

„Vždy se našlo nějaké pragmatické řešení, které prosazovalo dobré projekty. A urbanisté se je naučili dělat, což je rozhodující. Legislativu je potřeba těm projektům přizpůsobit. Nikoliv opačně. Právní předpisy se mají dělat proto, aby se náš život odehrával v nějakých mantinelech. Ale svět se mění a je potřeba se mu přizpůsobit. Zůstat svázaný v korzetu právních předpisů znamená úpadek,“ dodal původem slovenský urbanista, který do Německa emigroval v roce 1968. Hamburk pro rozvoj nové čtvrti založil městskou developerskou společnost HafenCity s.r.o., která pozemky přístavu spravovala. Ta si vzala od města půjčku, aby mohla postavit celkem složitou infrastrukturu jako protipovodňovou ochranu, mosty atd. Půjčku vrací z prodeje pozemků developerům. „*Koncept je možné přizpůsobit, myslím, že městský developer by hodně pomohl i Praze, protože developeři by dostali partnera nebo protivníka, který mluví stejnou řečí a rozumí*

mocenským instrumentům. Ty jsou vlastně jen tři – vlastnictví klíčových pozemků městem, povolovací procesy, které musí být jasné a rychlé a ty musí mít město pevně v rukách. Tím třetím nástrojem je mít na své straně veřejnost,“ vysvětlil Gero úspěšný recept města na Labi.

Výsledkem spolupráce města a developerů, kteří spolu do HafenCity investovali už 13 miliard eur, je čtvrť, na kterou se jezdí dívat i naši architekti. *„HafenCity ukazuje skvěle nastavený systém rozvíjení území. Hlavním hráčem je město, které určuje pravidla. Když se dobře stanoví jasná pravidla pro stavění, lze vytvořit za relativně rychlou dobu kus fungujícího města. Vyžaduje to nejen odvahu, ale společenskou dohodu, úctu k pravidlům, a pozitivní vnímání územního rozvoje. Na HafenCity se mi nejvíce líbila myšlenka, že řeka a voda je vnímána jako zelená infrastruktura celé čtvrtě, která nahradí zeleň a parky,*“ řekl architekt a člen Sdružení pro architekturu a rozvoj (SAR) Pavel Nasadil, který má zkušenosti s výstavbou v Londýně.

Mnohaúrovňová touha

HafenCity je také ukázkou, jak v území skloubit jednotlivé funkce tak, aby čtvrť žila ve dne i v noci. Zhruba 40 procent zástavby tvoří kanceláře, 36 procent rezidence, plochy pro vzdělávání, kulturu a volný čas zabírají 15 procent a zbytek je určen pro nákupy a gastronomii. Z celkové plochy území je zastavěno budovami 32 procent, 24 procent tvoří veřejné prostory, promenády a parky. Doprava zabrala 23 procent plochy a 21 procent jsou veřejné nebo soukromé otevřené prostory. *„Území je využité skvěle, míchání funkcí už není ani v Praze zpochybňováno, co je ale v Praze velmi zpochybňováno je mnohaúrovňové město. V HafenCity vidíte nadchody, podchody, podjezdy a nadjezdy, přitom je tu vše uděláno tak, že je výsledek velmi vstřícný a přátelský pro chodce. V urbanismu je tu uplatněn klasický způsob fragmentální zástavby po blocích, ale zároveň nikdy neopustili princip touhy budovat město v úrovních a ve vrstvách. Je tu voda, spousta vzduchu, nebe, řada pruhledů... Přírodní prvky nemusejí být reprezentované jen trávníky,*“ míní architekt a člen SAR Josef Pleskot.