

# BYDLENÍ S VYLOUČENÍM AUTOMOBILŮ

**Stanislav Kutáček**

*V zemích na západ od našich hranic se v posledním desetiletí můžeme setkat se stále více projekty obytných celků s vyloučením automobilové dopravy. Reagují na vzrůstající poptávku ekologicky smýšlejících lidí, kteří se vědomě rozhodli nevlastnit automobil a žít pokud možno nepostiženi negativními důsledky nadměrného automobilismu současného vyspělého světa. Článek přináší stručný přehled historie a základních principů takových projektů. Budování obytných celků bez přístupu automobilů je jedním z příspěvků z celé škály možných řešení vypořádání se se současným neudržitelným dopravním systémem, a to zejména v městských aglomeracích.*

Bydlení, vylučující přítomnost automobilů (v anglicky mluvících zemích „car-free living“, v německy mluvících zemích „Autofreie Wohnung“, pro naše potřeby „bydlení pro ne-motoristy“), není vlastně novým urbanistickým konceptem. Do nástupu automobilové éry po druhé světové válce se v Evropě při výstavbě bytového fondu nepovažovalo za nutné vyhrazovat speciální plochy pro auta – široké silnice a rozsáhlé plochy pro parkování. Po desetiletích přizpůsobení výstavby měst potřebám především pohodlné automobilové dopravy vyvrcholila diskuse 80. let do prvních návrhů obytných čtvrtí pro nemotoristy.

První evropský projekt takového bydlení vznikl v německých Brémách. Po prvních diskusích na univerzitní půdě na začátku 90. let minulého století byl připraven sociologický výzkum, jehož účastníci se dobrovolně rozhodli na čtyři týdny se vzdát používání svého automobilu. Zkušenosti šesti rodin, které se výzkumu zúčastnily, přineslo překvapivě mnoho pozitivních poznatků: nikdo se bez auta necítil omezen v uspokojování své potřeby mobility. Navíc změna dopravního prostředku vede k doprovodným změnám v chování (například nakupování, trávení volného času apod.). Zcela neočekávaným výsledkem potom bylo to, že pět ze šesti zúčastněných rodin se trvale zbavilo svého automobilu a rozhodlo se žít ve městě „novým“ životním stylem – bez auta!

Ačkoliv brémský projekt nakonec v roce 1996 skončil neúspěšně, nastartoval živý zájem o bydlení pro ne-motoristy v celé

Evropě. Za hlavní příčinou neúspěchu tohoto průkopnického projektu je považována recese na místním trhu nemovitostí a problémy s dopravním spojením – nedostavěná tramvajová linka. Významným příspěvkem k neúspěchu byla též absence místního centra v docházkové vzdálenosti od sídliště. Již v roce 1995 byl však v Brémách dokončen menší projekt (Grünenstraße). Jako první získal výjimku z povinnosti zajistit příslušný počet parkovacích míst u rezidenční výstavby.

První projekt bydlení pro ne-motoristy většího rozsahu byl v roce 1993 iniciován místními politiky v amsterdamské čtvrti Westerpark. Projekt „GLW-terrain“<sup>1)</sup> je situován asi tři kilometry od centra města, na konečné stávající tramvajové trati. Na rozloze asi šesti hektarů bylo postupně v letech 1996-1998 vybudováno na 600 bytových jednotek pro ne-motoristy. Zhruba polovina bytů je ve vlastnictví jejich obyvatel, druhá polovina jsou nájemní byty. Na sídlišti je průměrně 0,2 parkovacího místa na bytovou jednotku – parkovací místa jsou určena především pro návštěvníky a pro členy místního klubu sdílených vozidel.

Kromě nepřipuštění automobilové dopravy se sídliště ve Westerparku vymyká běžné výstavbě využitím mnoha ekologických a komunitních prvků: využitím stavebního dřeva výhradně z produkce certifikované jako přírodě blízké, využíváním dešťové vody na toaletách, nízkoeenergetickým standardem budov, tříděním odpadů na čtyři frakce včetně kompostování biologického odpadu přímo na místě, vybudováním komunitního centra, zřízením klubu sdílených aut<sup>2)</sup> a mnoha dalšími opatřeními.

1) Podle obecní vodárenské společnosti GLW, která na místě původně působila.

2) Tzv. car-sharing je formalizovaný systém, ve kterém jedno vozidlo společně vlastní či užívá několik uživatelů (např. rodin).



Závěrem výzkumu [1] je konstatování rostoucího vlivu ekologického uvědomění a s tím spojeného životního stylu jako stále častější důvod zřeknutí se vlastnictví automobilu. Podrobněji, včetně teoretické roviny, rozebírá životní styl bez automobilu Scheurer [2].

V oblasti legislativy je bydlení s vyloučením automobilové dopravy novým konceptem. Většina národních legislativ ve státech západní Evropy zhruba od konce druhé světové války vyžaduje pevně stanovený počet parkovacích míst u nové výstavby. Nejčastěji tato nařízení stanovují minimální počet parkovacích míst na bytovou jednotku nebo jednotku kancelářské plochy. Příkladem je německý „garážový“ zákon (v originále Reichsgaragenverordnung<sup>6)</sup>) z roku 1939, na jehož základě je například v Brémách stanoveno, že nové sídliště o 220 bytových jednotkách musí mít 180–220 parkovacích míst. Současné zkušenosti s automobilovou dopravou jsou však daleko větší, než byly v době vzniku těchto předpisů; nyní již málokdo popírá fakt, že větší nabídka infrastruktury pro automobilovou dopravu indukce poptávku po této dopravě, že tedy problém nadměrné automobilové dopravy zhoršuje<sup>7)</sup>.

V Brémách právní problém vyřešili revizí příslušné normy. Pro pilotní projekt platí, že je povinnost poskytnout parkovací místa pro tolik a pro takové typy automobilů, které lze očekávat [4]. Konkrétně pro projekt Hollerland o 220 bytových jednotkách bydlení pro ne-motoristy to znamená zřízení 30 parkovacích míst<sup>8)</sup>. V důsledku toho se oproti standardní výstavbě předpokládala úspora 2,6 ha prostoru (20 %), snížení ceny výstavby o 3–10 % na bytovou jednotku. Plocha automobilové infrastruktury měla činit 17 % celkové plochy sídliště oproti 40 % při standardním postupu. I když tento projekt nebyl z výše zmíněných důvodů dokončen, naznačuje charakter výstavby pro ne-motoristy.

Zpočátku se projekty bydlení pro ne-motoristy soustřeďovaly především na způsoby eliminace vlastnění/používání automobilů obyvateli takovýchto sídlišť. Scheurer [2] dokonce rozlišuje tři způsoby, kterými se manažeři projektů snažili zabránit přílišné automobilizaci. Zkušenosti z dalších projektů však ukázaly, že důležitější je zaměřit pozornost potenciálních kupců/nájemníků bytů na přednosti bydlení v zástavbě s vyloučením automobilové dopravy.

Jaké výhody tedy přináší ne-motoristické bydlení svým obyvatelům především?

- minimální rušení hlukem a znečištěným vzduchem z dopravy
- větší bezpečnost;
- absence parkovacích míst a garáží umožňuje rozmanité využití ušetřeného prostoru;
- nižší náklady na výstavbu bytových jednotek (bez parkovacích míst a další automobilové infrastruktury);
- nižší náklady na údržbu vozovek;
- příznivé podmínky pro rozvoj nemotorových druhů dopravy (chůze, jízda na kole, využívání hromadné dopravy);
- posílení pozice místních obchodníků;
- společný postoj k využívání automobilů zvětšuje pocit identity

v místní komunitě, což má pozitivní dopady např. v péči o děti či staré lidi.

Zvláště poslední bod – posílení identity komunity – považují za velmi důležitý, byť se vymyká standardním kvantitativním ukazatelům aplikovaným na společnost. Jde o charakteristiku kvalitativní a těžko uchopitelnou<sup>9)</sup>, nicméně pro vyrovnaný a spojený život člověka velmi důležitou.

Kritického čtenáře jistě hned napadne hlavní nevýhoda: nedostatečná mobilita. Možná překvapivě, ale většina domácností, které nevlastní automobil z vlastního rozhodnutí, se necítí ve své mobilitě nikterak omezená. I když takové domácnosti potřebují na některé cesty více času, nepovažují je za ztrátu času.

Zatímco cesta automobilem spočívá v rychlém přesunu z jednoho místa na druhé, využití alternativního dopravního prostředku znamená upřednostnění jiných kvalit a kritérií pohodlí (možnost číst si či konverzovat v hromadném dopravním prostředku, aktivní relaxace při jízdě na kole či chůzi, možnost pozorování a kontaktu s lidmi apod.). K tomu se přidávají smyslové vjemy, o které motorista přichází – proměny počasí, pachy a vůně okolí, realističtější vnímání vzdáleností. Ne-motoristé často uvádějí objevování míst, do kterých by se s automobilem nikdy nedostali.

Na základě zkušeností z realizací obytných celků pro ne-motoristy v západní Evropě lze formulovat obecné předpoklady úspěchu jejich výstavby:

- krátké docházkové vzdálenosti;
- dobrá dopravní obslužnost hromadnou dopravou;
- doprovodné aktivity, usnadňující mobilitu obyvatel (carsharing, cyklistická infrastruktura);
- dostatek veřejných prostor pro vyžití dětí i dospělých;
- dostupnost základní občanské vybavenosti (obchody a služby);
- možnost vjezdu záchranných vozidel (požárníci, zdravotníci) či možnost dovezení těžkých či objemných nákladů rezidenty.

V České republice zatím nedošlo k výstavbě obytného celku, který by byl explicitně vyhrazen pro nemotorovou dopravu. S postupným transferem zkušeností a poznatků ze zemí Evropské unie a z dalších vyspělých zemí lze však očekávat i první pokusy o takovýto typ výstavby nebo rekonstrukce městské čtvrti či jiného sídelního celku. Přispějí k tomu bezesporu též narůstající problémy s automobilovou dopravou a s tím spojený vznik poptávky po takovém bydlení.

Průkopníci realizace bydlení pro ne-motoristy v České republice se budou muset vypořádat s podobnou legislativní bariérou, jakou překonávali jejich předchůdci ve vyspělých zemích. Počet parkovacích míst vyžaduje vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 137/1998 Sb. „o obecných technických požadavcích na výstavbu“ v §4, odstavci 6:

„Odstavné a parkovací plochy pro osobní automobily se zřizují u všech potenciálních zdrojů a cílů dopravy (například

6) Který byl mimochodem součástí nacistické „motorizační“ politiky.

7) K tomu viz například [3].

8) Nájemci nových bytových jednotek se podle původního záměru měli zavázat, že nebudou vlastnit automobil; tento bod se ukázal být jednou z překážek úspěchu projektu; zmíněný projekt v Amsterdamu (Westerpark) ukázal, že je možné budovat sídliště pro ne-motoristy i bez takového závazku.

9) Jak na makroekonomické úrovni naznačuje mnoho pokusů o vyjádření např. kvality života jiným ukazatelem, než je HDP per capita.

u bytových domů, staveb pro shromažďování většího počtu osob, staveb pro obchod, staveb veřejných ubytovacích zařízení, pokud tomu nebrání omezení vyplývající ze zvláštních předpisů. Základní ukazatele výhledového počtu odstavných a parkovacích ploch jsou dány normovými hodnotami.“

Vyhláška se zde odkazuje na ČSN 736110 – Projektování místních komunikací, která byla schválena v roce 1986 a změněna v roce 1995. Samostatně je problematika zřízení odstavných a parkovacích stání řešena v Praze – vyhláškou hlavního města Prahy č. 26 z roku 1999 „o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze“. Ta například stanovuje požadavek jednoho stání na jeden byt o rozloze do 100 m<sup>2</sup> nebo 2 stání na jeden byt o rozloze větší než 100 m<sup>2</sup>.

*Ing. Stanislav Kutáček*  
*Fakulta ekonomicko-správní Masarykovy univerzity Brno*

### **Seznam použité literatury**

1. REUTTER, U.; REUTTER, O.: *Who lives without an automobile today. In The Earthscan Reader on World Transport Policy and Practice. Ed. Whitelegg, J. and Haq, G. 2003. 304 s. ISBN 1853838519.*
2. SCHEURER, J.: *Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities. Murdoch University, Perth, Western Australia. Dizertační práce. Citováno: 11.9.2003. Dostupné z <<http://www.wistp.murdoch.edu.au/publications/projects/jan/>>.*
3. KURFÜRST, P.: *Řízení poptávky po dopravě jako nástroj šetrné dopravní politiky. 1. 2002.*
4. *Bremen: Urban district planning without cars. Citováno: 1. 9. 2003. Dostupné z <<http://www.eaue.de/winuwd/56.htm>>.*
5. *Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 137/1998 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu*
6. *Vyhláška hlavního města Prahy č. 26/1999 o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze*
7. *ČSN 736110 – Projektování místních komunikací*