

MEZIVÁLEČNÉ PLÁNOVÁNÍ

Funkcionalistické město

Pojem funkcionalismu zavedla urbanistické avantgarda v souvislosti s požadavkem na účelné řešení staveb, které měly co nejlépe sloužit svému určení z hlediska provozních. V prostředí měst jde tedy o co nejúčelnější provozní uspořádání městské struktury zbavené estetických či jiných uměleckých aspektů (z hlediska provozu byly účelně upořádány např. kláštery či středověká města).

V roce 1928 byla založena organizace *Mezinárodní kongres moderní architektury* (zkratka CIAM), které ve stručném programovém prohlášení mj. obsahově re-definovala pojem urbanismus. Podle CIAM měl urbanismus sledovat 3 základní funkce:

1. bydlení
2. práce
3. oddech

a jeho předmětem/nástroji se měly stát využití území, organizace dopravy a legislativa. Dle prohlášení CIAM by měla roztržítelná držba pozemků daná trhem a spekulacemi nahrazena pozemkovou ekonomikou a účelným prostorovým uspořádáním.

V průběhu následujících let jednotlivé kongresy CIAM odmítly tradiční podoby městské zástavby v podobě uzavřených bloků a koridorových ulic a preferovaly geometrické zastavění v podobě volně stojících domů.

Přelomovým momentem byl kongres CIAM v Athénách v roce 1933 s tématem Funkční město. Podle vzoru územního plánu Amsterdamu zde byly mj. prezentovány podobné dokumentace 33 měst. Pojem funkční město byl vymezen tím, že forma města je určována primárními funkcemi (bydlením, prací a rekreací, včetně dopravy jako spojujícího prvku).

Výsledným dokumentem Kongresu byla Zjištění, v současnosti známá jako *Athénská charta*. Charta de facto rozvinula původní teze CIAM – odmítnula způsob výstavby průmyslových měst 19. století, ve kterých docházelo k smíšení jednotlivých funkcí a nabízela koncept segregovaných funkčních zón. Tato myšlenka striktní funkční separace však v praxi vyvolávala nadměrné dopravní proudy, jež ve svém důsledku vedly k mnohem větší degradaci kvality městského prostředí než vznikala při funkčním mixu.

Teze Athénské charty se nicméně uplatnily při obnově evropských měst po 2. světové válce, kdy při masové výstavbě přišly ke slovu monofunkční obytné zóny, automobilové tepny namísto ulic a jednotné zastavovací systémy.

Funkcionalistické Brno

Urbanisticky pojatý funkcionalismus se v Brně projevil realizací vybraných obytných celků popírajících tradiční blokové schéma výstavby – tedy celků v podstatě sídlištního charakteru. Sem patří kolonie v Brně-Zábřovicích (1925), obytný soubor na ulici Tábor (20. – 30. léta), Skácelova ulice v Králově Poli, Vaňkovo náměstí v Masarykově čtvrti, Renneská ve Štýřicích.

Specifickou byla výstavba kolonie funkcionalistických vilových domů Nový dům v Brně Žabovřeskách vznikající jako součást Výstavy soudobé kultury v Československu v roce 1928. Jedinou, nicméně značně rozlehlou funkcionalistickou čtvrtí v Brně se stala Masarykova čtvrť.

Meziválečné plánování

Na přelomu 19. a 20. století disponovalo pouze málo uceleným územním plánem – města si zpracovávala pouze asanační plány městských jader či regulační plány nově vznikajících předměstí. Tyto plány byly zaměřeny spíše na technické řešení nové zástavby (hlavní roli zde většinou hrál městský geometr), nežli na řešení funkčních a prostorových aspektů. Soustavná urbanistická činnost se rozvinula v řadě měst spíše až v meziválečném období, v některých městech (např. New York) byla iniciována a nesena dokonce soukromými společnostmi. Pouze malý zlomek z těchto plánů vzniklých před 2. světovou válkou byl ovšem realizován – výjimkou může být např. Amsterdam, který v roce 1934 zpracoval moderní územní plán přinášející koncept velkých kompaktních sídlišť (přetrvávající v amsterdamské bytové výstavbě po dlouhou dobu).

Příznaky nekontrolované suburbanizace (urban sprawl)

Zejména v případě Anglie vyústila nekontrolovaná expanze měst do řady četných plánovacích problémů – docházelo k neplánovanému a rozsáhlému záboru zemědělské půdy (např. ve 30. letech v Anglii a

Walesu docházelo k zastavování zemědělské půdy tempem cca 150 000 ha ročně) a výsledným dopadům do samozásobitelské schopnosti státu. Dále kritika poukazovala na dopravní zácpy způsobované velkým navýšením dojížděky ze suburbánních lokalit za prací do centrálních měst. Podél hlavních tepen vybíhaly z jádrového města shluky různých obchodních či bytových funkcí, což nadále zhoršovalo jejich dopravní kapacitu (dálniční komunikace začínající v té době v Itálii či Německu přišly do Velké Británie až po II. světové válce).

České prostředí

Významným plánovacím počinem byl plán dobudování a přebudování železniční sítě ČSR v podmínkách samostatného státu (realizace trvala až do 50. let).

V českém prostředí měla Praha v meziválečném období velmi dobrou úroveň urbanistického plánování. Celkový regulační plán Prahy byl dokončen v roce 1929 a později byl doplňován dopravními plány (včetně projektu metra) i urbanistickou koncepcí celého pražského regionu. Mj. přispěl k integraci původně venkovských obcí do tzv. Velké Prahy

Dalším příkladem moderního územního plánu v našich podmínkách může např. plán Hradce Králové Josefa Gočára a Pavla Janáka (rozvoj města mimo barokní opevnění), či aktivity Františka L. Gahury a Vladimíra Karfíka ve Zlíně (přeměna malého městečka v moderní průmyslovou aglomeraci).

Meziválečné plánování v ČSR – příklad urbanistického vývoje Brna v období I. republiky

Vznik Československé republiky znamenal pro město Brno zasazení do zcela odlišných politických a geografických realit. Z důvodů národnostních a politických byly omezeny (zpočátku ne příliš zásadně) vztahy s Vídní. Odlišná poválečná hospodářská dynamika Rakouska a ČSR, znamenala zřetelné utlumení ekonomických kontaktů, ztrátu rakouských trhů, odrazila se však také na relativní stagnaci Vídně v kontrastu k rozvíjejícímu se Brnu.

Období mezi lety 1910 a 1930 je etapou silného relativního populačního růstu brněnské aglomerace. Ten se od poloviny 20. let odrážel mj. i v zintenzivnění bytové výstavby trvajícím do vypuknutí hospodářské krize v roce 1933. Živelnost nové bytové výstavby byla alespoň částečně zmírňována zákonem na podporu stavebního ruchu z roku 1921, kdy jako hlavní stavebníci začalo vystupovat město Brno, průmyslové a obchodní společnosti a bytová družstva.

V roce 1919 proběhla další fáze integrace 19 obcí v rámci tzv. Velkého Brna a posléze i k vytvoření stabilní správní organizace města. Nová centrální poloha Brna v rámci státního útvaru a budování nových kontaktů východním směrem (zejména vůči Bratislavě) byly nejvýraznějšími rysy širší regionální situace v období I. republiky.

V Brně na počátku I. republiky vykristalizovala řada problémů vyplývajících z jen zčásti řízeného územního rozvoje let minulých. Šlo především o vyřešení bytové otázky zhoršované rostoucí migrační atraktivitou města.

Hned v období po roce 1918 byly v Brně vyhlášeny pouze dílčí regulační soutěže (např. budovy lékařské fakulty na Žlutém kopci) – vývoj tak byl usměrňován pouze na základě částečných regulačních plánů městských čtvrtí, náměstí či ulic.

Určitou reflexí koncepce zahradních měst se staly části Úřednické (Masarykovy) čtvrti a dále vybrané okrsky např. v Pisárkách či Černých Polích. Tento typ zástavby se stal charakteristickým pro novou předměstskou výstavbu. Ve 20. letech se ovšem tento přístup stal kritizovaným – koncept zahradního města neřešil problém nevyhovujícího centra a vztahy průmyslových a obytných čtvrtí.

V roce 1923 byl založen *regulační poradní sbor* – jeho nejdůležitějším posláním bylo situační a výškopisné zmapování většiny obcí připojených v roce 1919 k Velkému Brnu. V roce 1924 byla vypsány ideová soutěž na regulaci vnitřního Brna. Soutěž se měla soustředit především na komunikační problémy při zachování půdorysu vnitřního města. Výsledek soutěž nebyl uspokojivý a to především z důvodu otázky vyřešení železničního uzlu Brno. Otázka přesunu osobního nádraží se tak do popředí řešené problematiky.

Nová soutěž tedy měla vyřešit otázku nádraží a celkové rekonstrukce související železniční sítě, dále pak uspokojivé vytyčení obytných a průmyslových oblastí a umístění veřejných staveb.

Vybrané témata soutěže vyhlášené v roce 1926 lze podrobněji charakterizovat takto:

- ▶ přetížení radiálních silničních komunikací, nedostatečné tangenciální spojení obcí Velkého Brna;

- ▶ neúnosná situace městské hromadné (tj. tramvajové) dopravy, potřeba vyloučení tramvajové dopravy z vnitřního města;
- ▶ potřeba napojení Brna na labsko-odersko-dunajský průplav, nutnost zaklenutí Ponávky;
- ▶ nevyhovující kanalizační síť, kanalizačně nepokrytá předměstí, nutnost vytvoření nové centrální čistírny odpadních vod jižně od Brna na soutoku Svatky a Svitavy, výhledové hledání nového vodního zdroje vedle březovského a kamenomlýnského vodovodu;
- ▶ nutnost decentralizace města, snížení hustoty zalidnění (500 osob/ha ve vnitřním městě, 200 v zastavěném předměstí a 100 na periférii), rozumná preference činžovní výstavby, omezení pohybu obyvatelstva z centrálních částí měst, omezení nekontrolované suburbanizace – vytyčování souvisle zastavovatelných území, výšková regulace zástavby;
- ▶ nutnost relativní decentralizace průmyslu.

Soutěž z roku 1926 dosáhla již vyšší kvality výsledků. Nejvýše byl oceněn návrh architektů Fuchse, Peňáze a Sklenáře nazvaný Tangenta, který předpokládal podstatné rozšíření městského centra posunutím osobního nádraží. Komunikační páteří měl být široký bulvár vycházející z oblasti stávajícího nádraží jižním směrem a několik odlehčovacích komunikací – šlo o co nejdůslednější vyloučení průběžné dopravy z vnitřního města. Mezi předměstskými obcemi byly navrženy nové obytné čtvrti využívající starou a novou výstavbu.

Plán již uplatňoval principy ranného funkcionalismu (oddělování bydlení od výroby, pravidelná síť obytných bloků) a v prostorovém vývoji Brna představoval významný, byť teoretický předěl.

K otázce tzv. Jižního Centra se vrátil B. Fuchs s J. Kumpoštem v roce 1932, kdy navrhli řetězec sídlišť podél silnice do Hodonína (jeden z prvních příkladů regionální plánování – local/regional planning). V reálnější podobě zpracovali Regionální plán okolí Brna zaměřený na koordinaci rozvoje v příměstské zemědělsko-průmyslové oblasti. Plán byl podložen ekonomickými analýzami, nicméně neexistoval mechanismus jeho uskutečnění.

Literatura:

- ▶ HALL, P. (1992): Urban and Regional Planning. Routledge, London, 259 s.
- ▶ HRŮZA, J., ZAJÍC, J. (1996): Vývoj urbanismu II. ČVUT, Praha, 137 s.
- ▶ MAIER, K. (2000): Urbanistická čítanka 1. Česká komora architektů, Praha, 127 s.
- ▶ KUČA, K. (2000): Brno - vývoj města, předměstí a připojených vesnic. Baset, Brno, 644 s.